

BEAmer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2024



SOMMAIRE

Le mot du Directeur	P3
2024 en bref	P4
Organisation et fonctionnement	P5
Bilan pour l'année 2024	P6
Activités internationales	P12
Synthèse de l'accidentologie	P16
Cartographie des événements de mer	P21
Bilan des enquêtes techniques	P25
Rapports publiés en 2024	P29



L'année écoulée a mis en lumière les défis persistants et les risques inhérents aux activités maritimes, en particulier dans le secteur de la pêche. L'analyse des statistiques révèle des tendances marquantes qui soulignent une vigilance toujours de rigueur couplée aux initiatives en matière de sécurité par la formation, la poursuite de la culture de la sécurité et l'évolution des mentalités à tous niveaux.

La pêche artisanale, opérée sur de plus petits bateaux, enregistre un taux d'accidents élevé, souvent aggravé par l'âge des navires. Ces petits navires répondaient à la réglementation en vigueur à leur date de pose de quille remontant en moyenne à trente ans et plus, ancienne et dépassée. Les accidents surviennent fréquemment en raison de changements d'exploitation et transformations successives. La période de prise en main du navire par un nouveau patron, après son acquisition, constitue une phase critique au cours de laquelle des accidents surviennent.

Cette répartition des risques selon la taille et le type de navire met en évidence des axes d'amélioration essentiels : renforcer la stabilité des navires de taille intermédiaire, généraliser les équipements de sécurité sur les petites embarcations et poursuivre les efforts de prévention sur les plus grands. La formation des équipages, l'adaptation des pratiques aux conditions en mer et l'amélioration des dispositifs d'alerte et d'intervention doivent rester au cœur des préoccupations pour limiter les pertes humaines et matérielles.

Parmi les accidents de cette année, j'ai été particulièrement marqué par quatre accidents tragiques qui illustrent la diversité et la gravité des risques en mer.

L'accident du *Kailea Princess*, survenu à Bora Bora, a été provoqué par une rupture soudaine de son amarre, entraînant la dérive du navire vers des baigneurs. Dans une manœuvre d'urgence pour reprendre le contrôle du bateau, le capitaine a malencontreusement causé la mort d'une passagère happée par l'hélice. Dans un rapport remontant à 2019 sur un accident mortel d'un jeune Kite surfeur, le BEA mer avait déjà soulevé le besoin de protéger les passagers qui se trouvent à proximité des hélices lors de certaines activités, avec l'installation de cages d'hélice ou dispositifs similaires ; ce nouveau rapport arrive à la même conclusion avec une recommandation presque identique. Ce dernier rapport a été très utile, la DGAMPA ayant indiqué son intention de suivre la recommandation du rapport relatif au *Kailea Princess*.

Le chavirement du *Coralia* au large de Pointe-à-Pitre, quant à lui, a mis en lumière les dangers de la navigation nocturne sur de petits navires lorsque le trafic est très dense de nuit. Une vague inattendue a fait basculer la petite embarcation, projetant ses passagers à l'eau et causant la mort de deux d'entre eux, restés coincés sous la coque.

L'échouement du *Cycnos*, à proximité de Bayonne, qui a entraîné la perte de deux marins-pêcheurs, met en lumière les risques liés à la fatigue à bord ainsi que l'importance de maintenir les systèmes de veille en fonctionnement. Ce tragique accident présente, notamment en ce qui concerne le rôle de la fatigue, des similitudes avec l'échouement du *Rhodanus* en Corse. Souvent sous-estimée, en particulier lorsqu'elle affecte l'homme de quart, la fatigue peut être source d'accidents très graves.

Enfin, le naufrage du *RUMALO II*, un fileyeur, est un drame lié à une perte de stabilité non contrôlée. Après plusieurs modifications structurelles du navire, le bateau a chaviré lors d'une opération de pêche, coûtant la vie à son patron.

Ces accidents rappellent l'importance des vérifications techniques, de la formation des équipages, du respect des protocoles de sécurité, les limites humaines, et du besoin, parfois, d'améliorer les normes pour prévenir de telles tragédies.

Enfin, cette année encore, l'activité internationale a été importante, reflétant l'utilité de partager l'expérience et les meilleures pratiques avec nos collègues étrangers.

François-Xavier RUBIN DE CERVENS

Directeur du BEAmer



449 accidents



14 décès ou disparus



127 personnes blessées



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

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

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 et la prévention de la pollution 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 sur les enquêtes après accidents maritimes 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.

Le *BEA*mer est composé d'un noyau central, situé à Paris dans la Grande Arche de la Défense, avec des enquêteurs permanents disposant d'une grande expérience en matière de sécurité maritime. Les enquêteurs suivent régulièrement des formations, en particulier à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA).

Au noyau central s'ajoute un réseau d'enquêteurs, sur le littoral, aux compétences spécialisées dans des domaines variés (navigation de commerce, pêche, plaisance, gaz, pilotes maritimes, etc.), qui participent aux enquêtes selon le type de navire impliqué, l'accident en question, la zone et bien entendu, les connaissances particulières requises. Pour chaque enquête est constituée une équipe spécifique.

Lorsque cela est nécessaire, une étude particulière (résistance des matériaux, stabilité...) peut être confiée à une entreprise experte du domaine.

Un enquêteur permanent est d'astreinte 7 jours sur 7. Tous les événements dont le *BEA*mer a connaissance (de l'ordre de 9000 à 10000 par an, principalement par les signalements des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) sont analysés. Les événements jugés significatifs (de l'ordre de 500 par an), sont enregistrés dans EMCIP (European Marine Casualty Information Platform), base de données communautaire. Certains événements font l'objet d'enquêtes préliminaires. En fonction du résultat de l'enquête préliminaire ou la sévérité de l'accident, une enquête peut être ouverte.

Les ouvertures d'enquêtes sont décidées par le directeur du *BEA*mer.

Bien qu'un enquêteur soit désigné responsable de l'enquête, le travail est largement collégial. La politique de l'enquête est déterminée au cours de comités d'analyse et de lecture qui réunissent l'ensemble des enquêteurs permanents du *BEA*mer, ainsi que les enquêteurs du littoral pertinents pour l'enquête en question.

Une fois l'enquête technique achevée, avant la publication du rapport définitif, les différentes parties prenantes, en particulier celles qui ont été interviewées lors de la conduite de l'enquête, reçoivent le rapport provisoire sur lequel elles sont consultées. Elles peuvent faire valoir des remarques et observations. Cette consultation dure trente jours minimum.

Le *BEA*mer étudie tous les retours et modifie éventuellement le rapport en conséquence.

La version finale est le rapport définitif, celui-ci est publié sur le site internet du *BEA*mer.

Dans des cas particuliers, une présentation privée du rapport peut être faite aux familles des victimes.

// 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 *BEAmer* n'émet pas de recommandation aux équipages, aux compagnies et aux autorités maritimes 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 2024 le *BEAmer* a publié 12 rapports d'enquêtes techniques concernant des accidents survenus en 2023 et 2022. Ces rapports ont donné lieu à l'émission de 20 recommandations :

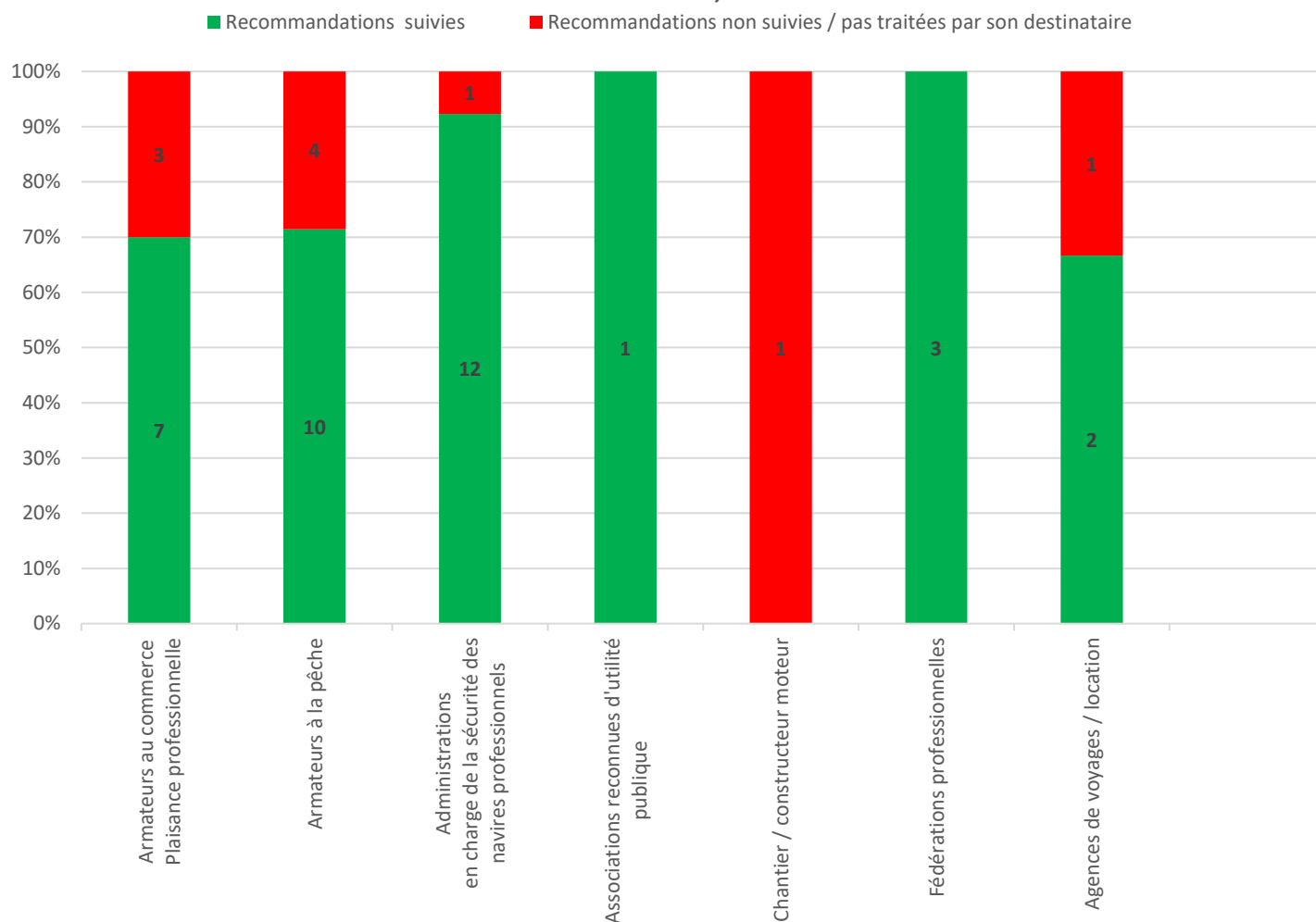
RECOMMANDATION	NAVIRE	NATURE DE L'EVENEMENT	DESTINATAIRE	SUITE DONNEE
De s'assurer que les critères de stabilité et flottabilité ainsi que leurs périodicités de contrôle sont strictement respectés notamment sur les navires inférieurs à 12 mètres construits antérieurement à 2016.	RUMALO II	Naufrage pendant une opération de pêche	Administration maritime	Recommandation prise en compte
De tenir compte de l'expérience de l'équipage et du statut administratif du navire lors d'un affrètement pour une mission spécifique au regard d'un cahier des charges.	CORALIA	Chavirement	À la société Atmosphère	Pas de réponse
De négocier des contrats d'assistance externe avec, si nécessaire, des délais d'intervention courts dans les domaines où les bords peuvent être confrontés à des pannes complexes.	ISLE OF INNISFREE	Incendie au PC machine	Armement Matrix Ship Management Ltd	Recommandation prise en compte
De s'assurer de la bonne application du paragraphe 7 du code ISM « Etablissement de plans pour les opérations à bord », lorsque les travaux à entreprendre nécessitent une étude préalable.	ISLE OF INNISFREE	Incendie au PC machine	Armement Matrix Ship Management Ltd	Recommandation prise en compte
De formaliser le contrôle du serrage des éléments de circuits véhiculant des fluides à haut risque en cas de fuite.	MONTE D'ORO	Incendie dans le compartiment machine	Armement CORSICA LINEA	Recommandation prise en compte
De formaliser une procédure permettant aux capitaines de connaître quotidiennement les prévisions météorologiques avant de planifier leurs excursions de randonnée aquatique et d'organiser les sorties de leurs navires.	KAILEA PRINCESS	Accident mortel	compagnie Moana Adventure	Recommandation prise en compte
De rendre obligatoire, pour les moteurs hors-bord des navires exploités pour effectuer des excursions avec baignade ou activités aquatiques, l'installation de cages d'hélice (pare-hélice) ou dispositif équivalent.	KAILEA PRINCESS	Accident mortel	Administration	Recommandation prise en compte

De mettre en place une procédure de communication ou de surveillance permettant de s'assurer qu'aucun membre d'équipage ne risque d'être accroché par un équipement en mouvement lors de la manœuvre du chalut.	SAINTE MARIE DE LA MER 2	Accident corporel	Armement	Pas de réponse
De porter une attention particulière sur l'ergonomie du navire lors du visa de la fiche d'effectif pour un navire armé à un seul marin et pratiquant la pêche au lançon.	NINJA II	Accident mortel	Administration maritime	Recommandation prise en compte
De lancer une réflexion au niveau national, afin que dans l'effectif d'un navire de pêche armé en pêche côtière et au-delà, il y ait, outre le patron, au moins un membre d'équipage avec la compétence pour assurer le quart et prendre la suppléance du patron, en cas de défaillance de celui-ci.	CYCLOS	Naufrage	Administration maritime	Recommandation prise en compte
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.	CYCLOS	Naufrage	Armement	Recommandation prise en compte
De mettre en place une séparation physique entre les orins et le matelot chargé de la mise à l'eau des casiers.	FILS DU VENT	Homme à la mer	Armement	Recommandation prise en compte
Etudier la mise en œuvre d'une limitation de vitesse à 10 nœuds dans un rayon de 1 mille à partir du Cap Croisette, afin de permettre aux navires sortants de diverger et s'éloigner les uns des autres avant d'accélérer d'avantage, et aux autres navires entrants de les croiser sans risque.	SKY FALL et DIPLODUS	Abordage	Autorité maritime	Recommandation prise en compte
Rendre obligatoire, pour les navires à usage professionnel, l'affichage de leur statut et de leur approbation par l'administration, dans un endroit immédiatement visible par les passagers. Cette signalétique normalisée valoriserait les professionnels et indiquerait, notamment, la délivrance du titre de sécurité ainsi que le nombre de passagers autorisés par l'administration, conformément aux pratiques d'autres pays.	SKY FALL et DIPLODUS	Abordage	Administration	En cours d'étude
D'envisager la mise à disposition du public de la liste des navires professionnels de petites dimensions.	SKY FALL et DIPLODUS	Abordage	Administration	En cours d'étude
De diffuser largement sous forme de plaquette les conditions de transport de passagers et location de navire utilisés par les skippers professionnels.	SKY FALL et DIPLODUS	Abordage	Administration	En cours d'étude
Afin d'éviter toute interprétation de la part des professionnels, des usagers et même des services de l'État, préciser la définition du navire de plaisance à utilisation commerciale afin d'y faire apparaître clairement le cas de la location avec skipper.	SKY FALL et DIPLODUS	Abordage	Administration	En cours d'étude

De généraliser les contrôles parfois effectués concernant les navires proposés sur le site et vérifier la légalité du service offert compte tenu des enjeux de sécurité et du caractère complexe de la réglementation maritime.	SKY FALL et DIPLODUS	Abordage	Clickandboat.com	Recommandation prise en compte
Faire apparaître clairement les skippers professionnels offrant des services sur des navires agréés par l'administration.	SKY FALL et DIPLODUS	Abordage	Clickandboat.com	Recommandation prise en compte
De mesurer les limites de ses compétences et s'assurer lors de l'acceptation de contrat qu'il s'agit d'une co-navigation et non d'un transport de passagers correspondant à un service devant être fourni par un skipper et un navire professionnel.	SKY FALL et DIPLODUS	Abordage	Propriétaire du SKY FALL	Recommandation prise en compte

Le graphique ci-dessous permet d'appréhender le niveau de mise en œuvre des recommandations du BEAmer depuis 2022.

Mise en œuvre des recommandations en 2022, 2023 et 2024



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

// Les chiffres pour 2024

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 conduit à la perte de 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).

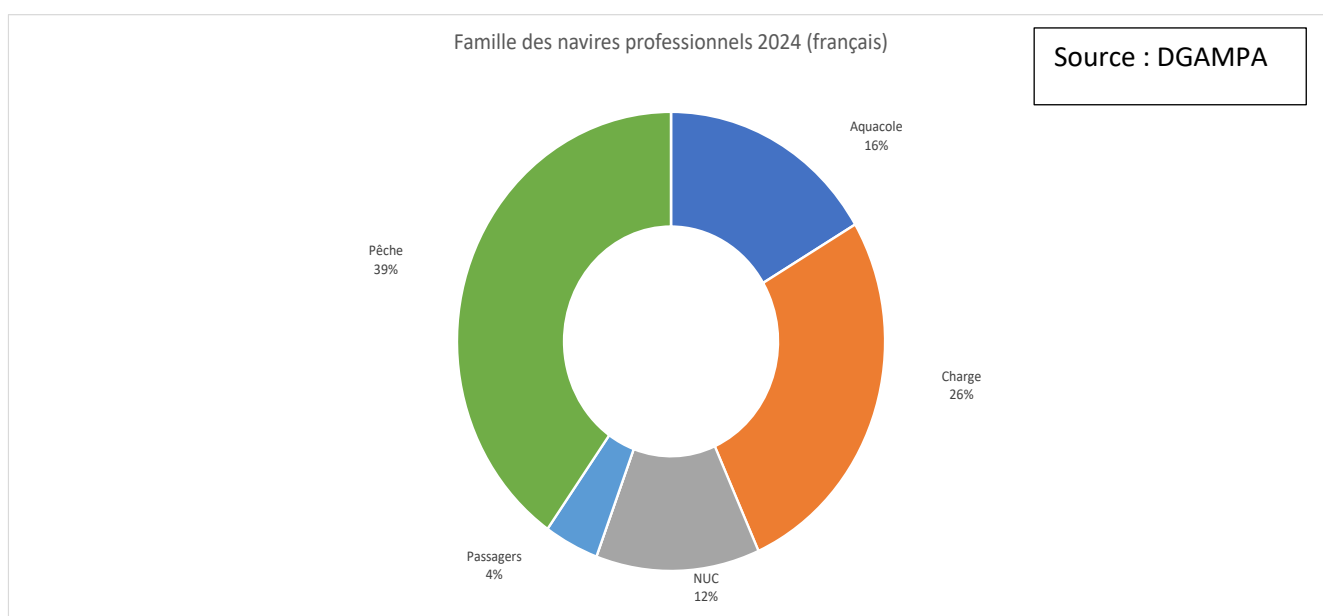
Le BEAmer ne prend pas en compte les noyades liées à des engins de plage ou survenues dans la zone des 300 mètres, ni les accidents de plongée, ni, en général, les événements liés à la plaisance de loisir des particuliers, sauf

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 2024, sur les milliers d'événements analysés par le *BEA*mer, 449 accidents, y compris les accidents du travail maritime, ont été plus particulièrement relevés. Le nombre de navire de pêche concernés représente 2% du total de la flotte professionnelle française et 0.7% pour les navires de commerce.

À titre indicatif, fin 2024, la flotte française est composée de 14715 navires professionnels :

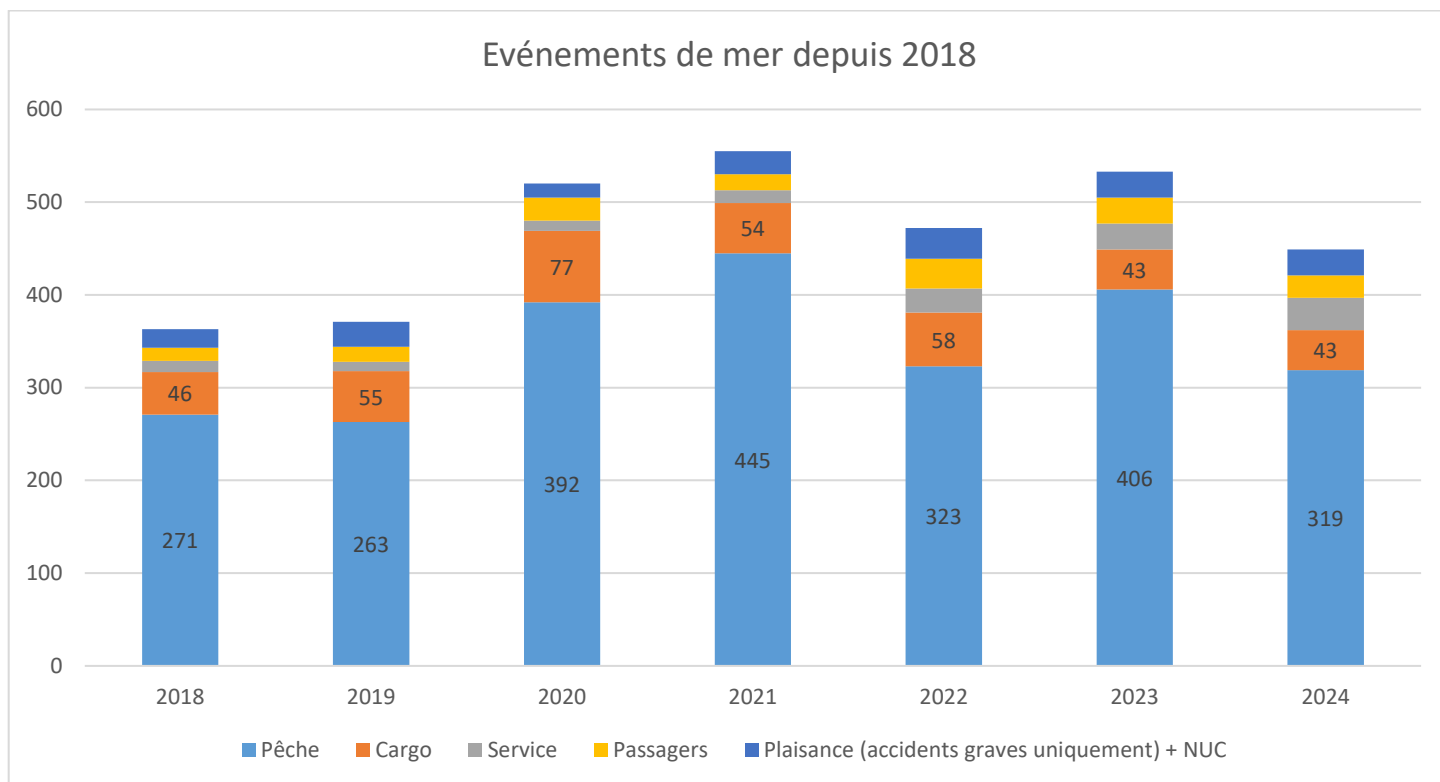
- 3882 navires de charge (tout navire professionnel autre qu'un navire à passagers, un navire de pêche ou un navire de plaisance), dont 436 navires de plus de 24 m ;
- 733 navires à passagers armés au long cours ou au cabotage ;
- 5733 navires de pêche, dont 197 d'une longueur supérieure à 24 m et, 2402 navires conchylicoles ;
- 1865 navires de plaisance à utilisation commerciale pour une flotte de navires de plaisance supérieure à 1 000 000 d'immatriculations (il est à relever que la flotte de NUC était de 858 unités en 2019).



Les tableaux et diagrammes ci-après donnent des informations détaillées sur la typologie des accidents qui ont retenu l'attention du *BEA*mer. 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.

Le *BEA*mer 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/>

Événements de mer depuis 2018



Si le nombre d'événements en 2024 est inférieure à celui de 2023, il reste néanmoins dans la moyennes des sept dernières années.

Accident du travail :

Une convention relative à la transmission de données concernant les accidents de travail ayant entraîné une incapacité de travail de plus de 72H a été signée avec l'ENIM en septembre 2023. La transmission de la liste de ces arrêts de travail devrait permettre d'améliorer la capacité du BEAmer à publier des statistiques sur l'accidentologie des marins professionnels.

Le nombre d'accident de travail de plus de 72H, pour les marins français, en 2024 est de l'ordre de **1400**.

// Bilan sur 7 ans

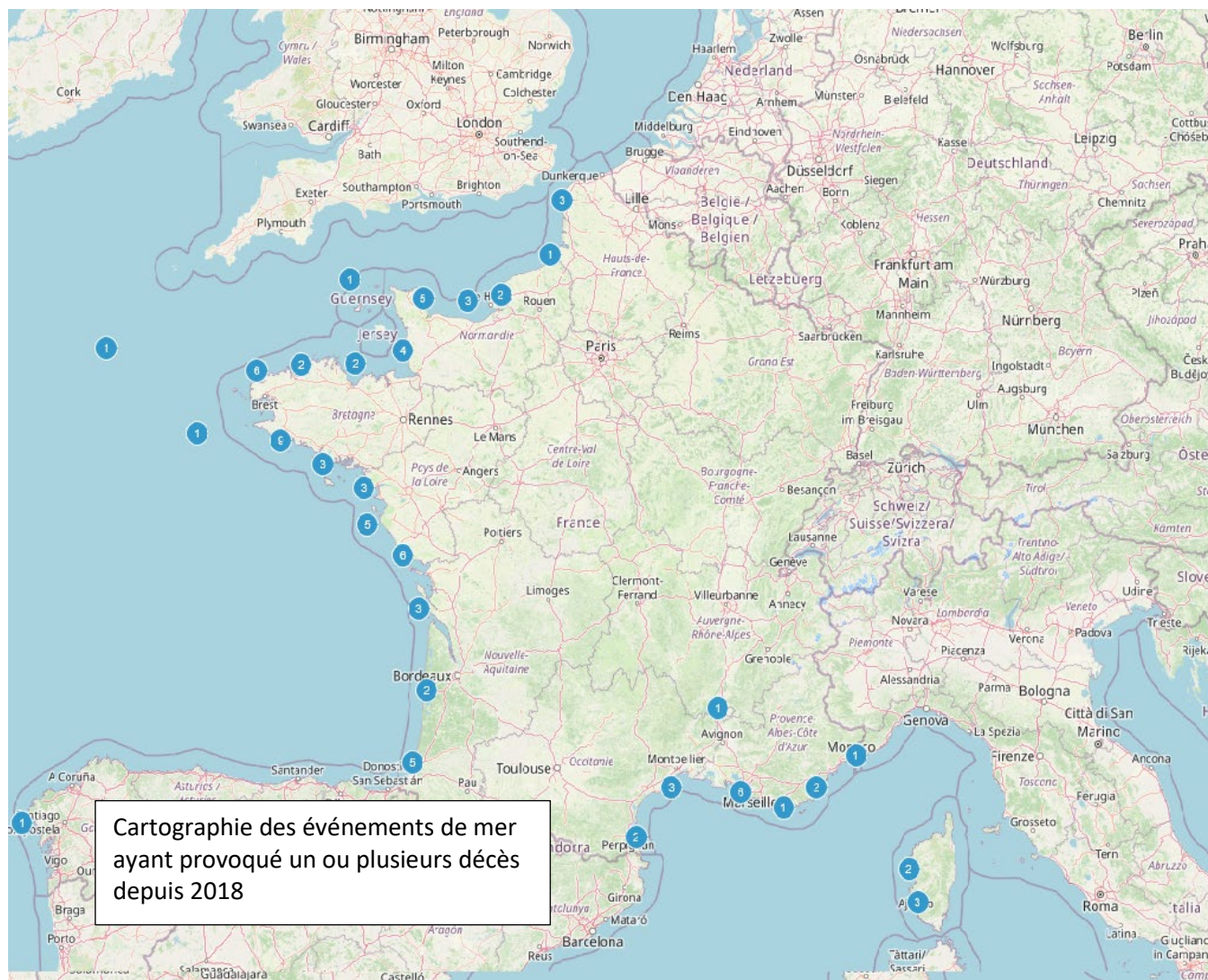
Les avaries de propulsion et les accidents du travail maritime représentent la grande majorité des événements de mer (les deux tiers) :

- En 2024, 449 événements de mer ont été répertoriés avec 206 avaries de propulsion et 114 accidents du travail maritime (notifiés au BEAmer).
- En 2023, 536 événements de mer ont été répertoriés avec 258 avaries de propulsion et 130 accidents du travail maritime
- En 2022, 472 événements de mer ont été répertoriés avec 184 avaries de propulsion et 138 accidents du travail maritime.
- 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.

Concernant la plaisance, ne sont répertoriées par le BEAmer que les accidents concernant les navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC) et les accidents mortels qui lui sont signalés. Les engins de plages ou annexes ne sont pas comptabilisés.

Depuis 7 ans, le nombre de pertes humaines faisant suite à un événement de mer est de :

- 14 décès ou disparitions en 2024 (dont 3 à la pêche, 3 sur des navires de charge et 8 sur des navires de plaisance).
- 25 décès ou disparitions en 2023 (dont 10 à la pêche, 2 sur des navires de charge étrangers et 1 sur un navire à passagers de moins de 500).
- 19 décès ou disparitions en 2022 (dont 8 à la pêche, 1 sur un navire à passagers étranger et 3 sur un NUC).
- 18 décès ou disparitions en 2021 (dont 6 à la pêche et 1 sur un navire de commerce étranger).
- 25 décès ou disparitions en 2020 (dont 5 à la pêche et 2 sur des navires de commerce étrangers).
- 28 décès ou disparitions en 2019 (dont 7 à la pêche, 3 sur un navire d'assistance et 1 sur un navire de commerce étranger).
- 15 décès ou disparitions en 2018 (dont 8 à la pêche).



ACTIVITÉS INTERNATIONALES

L'importance pour les bureaux d'enquêtes après accidents maritimes d'entretenir des relations internationales est cruciale, notamment dans le cadre du Code sur la conduite des enquêtes après accidents (CIC pour *Casualty Investigation Code*) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la directive 2009/18/CE de l'Union européenne, ainsi que du forum du *Marine Accident Investigators' International Forum* (MAIIF). Ces collaborations internationales permettent non seulement une harmonisation des méthodes d'enquête, mais aussi une amélioration constante des normes de sécurité maritime à l'échelle mondiale.

Les accidents maritimes n'ont souvent pas de frontières : les navires voyagent entre divers pays et sur les eaux internationales. Ainsi, une approche coordonnée et conforme aux meilleures pratiques internationales est essentielle pour déterminer les causes profondes des incidents et prévenir leur récurrence. Les normes internationales comme le CIC de l'OMI offrent un cadre pour cette standardisation, en proposant des lignes directrices pour les investigations d'accidents, ce qui aide à maintenir un niveau élevé de sécurité maritime. Ceci est particulièrement important dans le cadre d'enquêtes conjointes comme celle concernant l'implosion du sous-marin TITAN (survenu lors d'une descente vers l'épave du TITANIC) où le BEAmer est associé aux investigations avec le Canada, les États-Unis et le Royaume-Unis.

Ces interactions internationales, soutenues par des cadres réglementaires solides, sont donc essentielles pour que les enquêtes après accidents maritimes conduisent à des améliorations tangibles et efficaces de la sécurité maritime et la prévention de la pollution, bénéficiant ainsi à l'industrie maritime mondiale dans son ensemble.

// Participation aux travaux de l'OMI



Le BEAmer participe notamment 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 et publier 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.

La France a été auditée à ce titre en 2023. Ce champ de l'audit incluait les enquêtes après accidents.

Le BEAmer a activement contribué au III 9 de l'OMI, axé sur plusieurs révisions et propositions importantes : Le Sous-comité III de l'OMI a analysé 37 rapports d'enquête sur des accidents maritimes soumis par les États membres sur cinq ans, couvrant des incidents graves comme des collisions et incendies. Les leçons tirées, portant sur la sécurité et la gestion, seront publiées sur le site de l'OMI, avec un taux de soumission des rapports passé de 61,5 % à 73,6 %. Il a aussi approuvé une circulaire MSC pour prévenir les collisions avec les navires de pêche, basée sur l'analyse de 300 cas, soulignant que moins de 20 % des navires de pêche utilisaient AIS ou VHF. Les États sont invités à renforcer les règles sur ces équipements pour les navires non SOLAS. Soumission au MSC 109 en décembre 2024.



// MAIIF et le EMAIF

Le BEAmer 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.



MAIIF 2024 Pékin.

Le Directeur du *BEA mer* a présidé l'EMAIF 2024 à Bruges durant la semaine du 8 mai. Ce fut l'occasion de se rendre à Ypres pour une cérémonie de commémoration en hommage aux morts de la Première Guerre mondiale.



© fv@lastpost

EMAIF de gauche à droite, M. Hans De Veene, directeur du Febina, F.X. Rubin de Cervens BEA mer, M. Steve Clinch SG du MAIF

// EMSA et PCF (et Commission Européenne)

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 (UE) 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 participe systématiquement aux réunions du PCF.

Le *BEA*mer a participé au Permanent Cooperation Framework (PCF) à Lisbonne, du 4 au 6 juin 2024. Le Permanent Cooperation Framework permet aux organismes d'enquêtes de coopérer entre eux pour atteindre les objectifs de la directive 2009/18/CE sur les enquêtes techniques après accidents maritimes.

Ce Permanent Cooperation Framework 14, a été encore très actif : outre les sujets tels que la formation des enquêteurs, les points d'actualité, les meilleures pratiques, l'utilisation des ROV, le PCF établit des groupes de travail pour traiter de certains sujets plus particulièrement prégnants. Cette année, par exemple, sur soumission de la France (avec la Finlande et le Luxembourg), un groupe de travail a été constitué (présidence *BEA*mer) pour tenter de mieux analyser les recommandations et données, afin de formuler, lorsque nécessaire, des recommandations de sécurité appropriées au niveau communautaire (art. 10 de la directive).

Par ailleurs, une présentation très appréciée de madame Camille Jego du CRAPEM a permis d'aborder la formation des enquêteurs aux facteurs psychologiques.





// Rencontre et séminaire annuel,

Notre séminaire annuel est l'occasion pour le réseau d'enquêteurs du BEAmer de rencontrer les acteurs du monde de la mer, pour échanger sur la sécurité maritime et sensibiliser sur l'importance de faire évoluer les pratiques et les réglementations au regard des conclusions des rapports d'enquêtes sur les événements de mer.

Organisé en mars de l'année dernière, le BEAmer a eu l'honneur de recevoir, en particulier, les représentants du BSU (bureau allemand), du SHK (bureau suédois) et de l'EMSA.

À cette occasion, ont été présentées les leçons tirées du rapport d'enquête du MSC ZOE sur la perte des conteneurs, par l'autorité d'enquête allemande BSU, Ulf Kaspera et, le point sur le naufrage de l'ESTONIA par l'autorité d'enquête suédoise SHK, Jorgen Zachaule.

Le BEAmer a ensuite présenté un rapport d'enquête sur un accident grave survenu en 2023 (PC1EM Mathias VANDEVENNE) et les chiffres de l'accidentologie de cette même année. Le directeur général des Affaires Maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, M. Éric BANEL est également intervenu sur les enjeux actuels du maritime.

La clôture de ce séminaire a été effectuée par M. François-Xavier RUBIN DE CERVENS, directeur du BEAmer.



SYNTHÈSE DE L'ACCIDENTOLOGIE

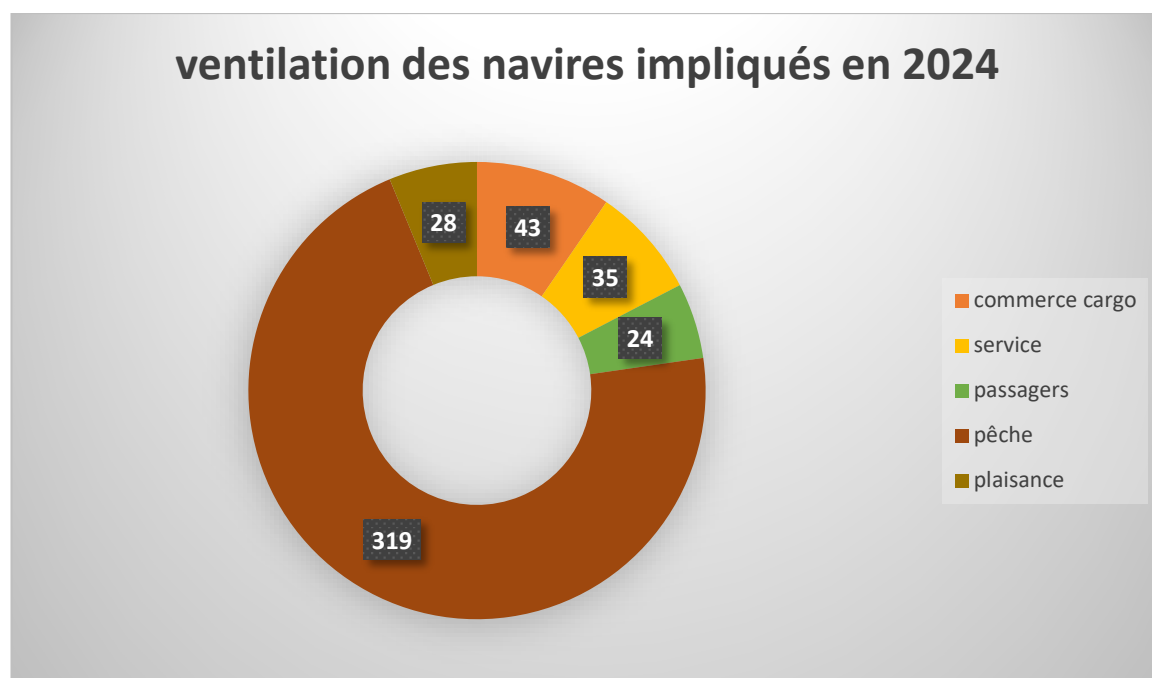
Avertissement : Ces chiffres reposent sur les seuls événements jugés significatifs sur ses propres critères par le BEAmer. Les critères pour retenir un événement sont cependant pérennes depuis plusieurs années et les chiffres indiquent tout au moins une tendance.

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.

Concernant les événements des navires conchylicoles, ceux-ci sont inclus dans la flotte des navires de pêche.

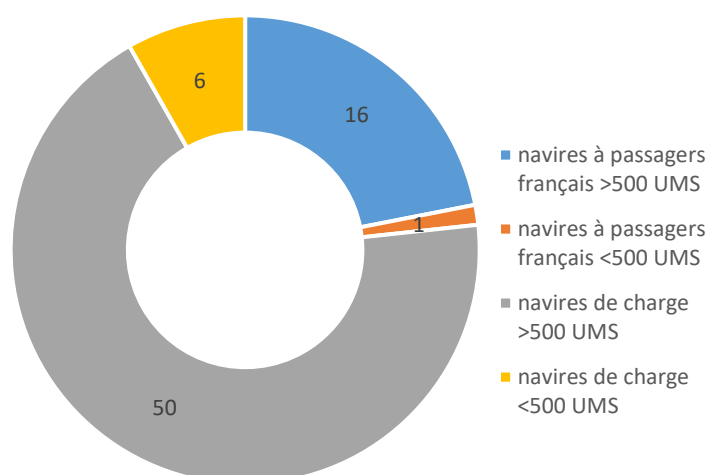
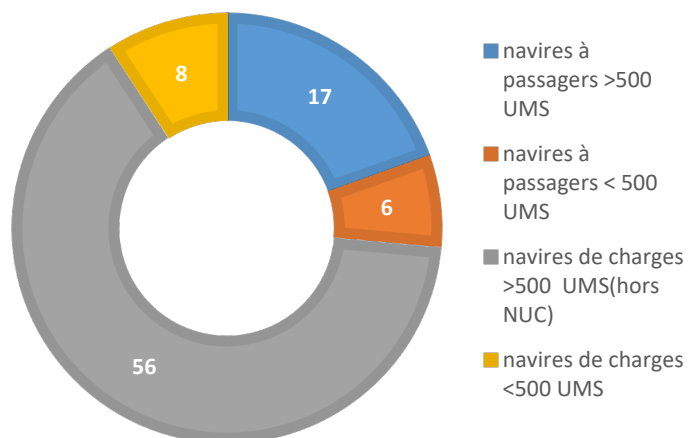
Pour ce qui est des navires de plaisance à usage personnel, sont seulement recensés les événements de mer ayant causé un décès et les collisions avec des navires professionnels. Les événements qui concernent les navires professionnels NUC (navires de construction plaisance à utilisation commerciale qui embarquent des passagers, grands yachts avec équipage) sont également comptabilisés. Toutefois, lorsqu'il n'y a pas d'opération coordonnées 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 2024 par le BEAmer suivant le type d'activité



// Répartition des événements de mer enregistrés en 2024 par le BEA mer au commerce (hors NUC)

Ces chiffres incluent également 41 navires étrangers dans les eaux sous juridiction françaises lors de l'événement (pertes de propulsion, accidents de personnes et collisions notamment).



Avec 10, 11, 14, 26, 28 et 31 accidents respectivement en 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024 concernant des navires de service maritime et portuaire, on constate une forte augmentation de l'accidentologie dans ce secteur d'activité vraisemblablement en raison du développement des champs éoliens (navires travaillant dans le champ éolien ou navires tiers ayant eu un accident en lien avec la présence d'éolienne en mer).

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)	16
Navires à passagers français de moins de 500 UMS	1
Navires de charge français > 500 UMS	50
Navires de charge français < 500 UMS	6

Total	73
--------------	-----------

// Répartition des accidents survenus à bord des navires à de plaisance à utilisation commerciales (NUC) battant pavillon français

6 événements de mer ont été comptabilisés sur des NUC de 8 à 15 m de longueur.

Nature des accidents

Abordage	2
Echouement	1
Voie d'eau	1
Accident corporel	2

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

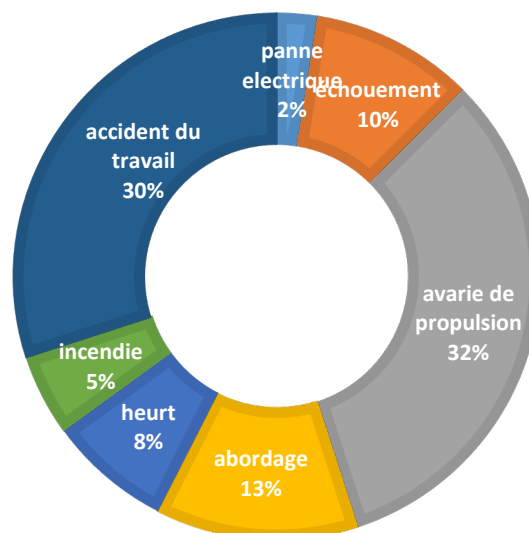
Type de navire

Cargos	16	37 %
Porte-conteneurs	12	28 %
Navires citerne	15	35 %

Total **43** **100 %**

Nature des accidents

Panne électrique	1	2 %
Abordage	5	13 %
Incendie	2	5 %
Heurt	3	8 %
Echouement	4	10 %
Avarie de propulsion	13	32 %
Accident du travail maritime	12	30 %

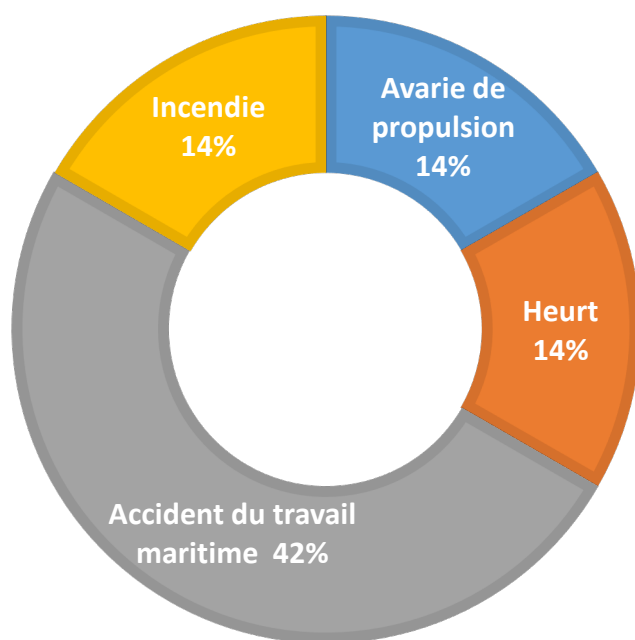


// Répartition des accidents survenus à bord des navires de charge de moins de 500 UMS (hors navire à passagers)

En 2024, sur 7 accidents sur des navires de charge ou de services maritime et portuaire, 6 concernent des navires battant pavillon français.

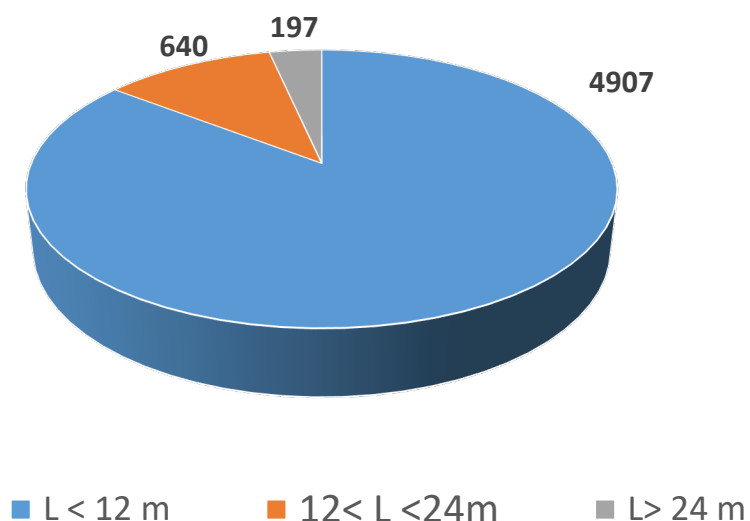
Nature des accidents

Avarie de propulsion	1	14 %
Heurt	1	14 %
Chavirement	1	14 %
Accident du travail maritime	3	44 %
Incendie	1	14 %



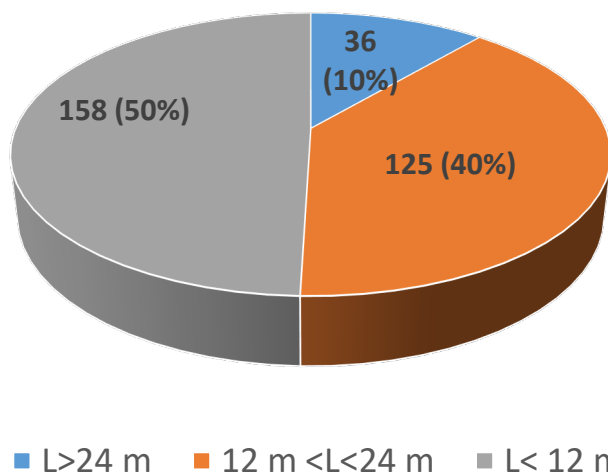
// Nombre des navires de pêches en fonction de leur longueur en 2024 (source DGAMPA)

Nombre des navires de pêche français en 2024
(5733 au total)



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

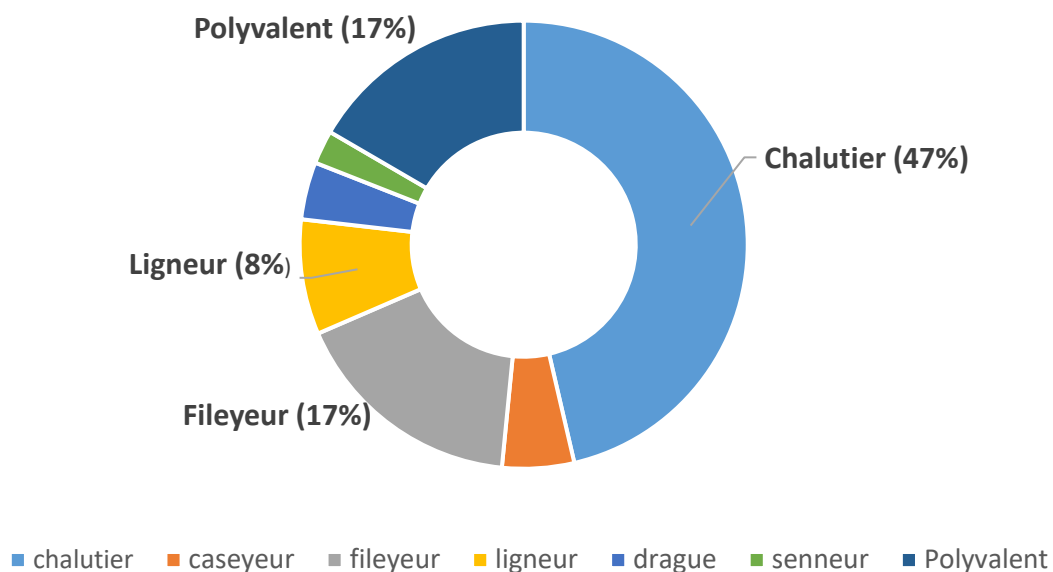
Accidents survenus à bord des navires de pêche
(319 au total)



Si la proportion d'accidents par flottille change peu, le nombre d'accidents a diminué cette année (319 contre 406 en 2023, 323 en 2022, 445 en 2021, 392 en 2020 et 263 en 2019).

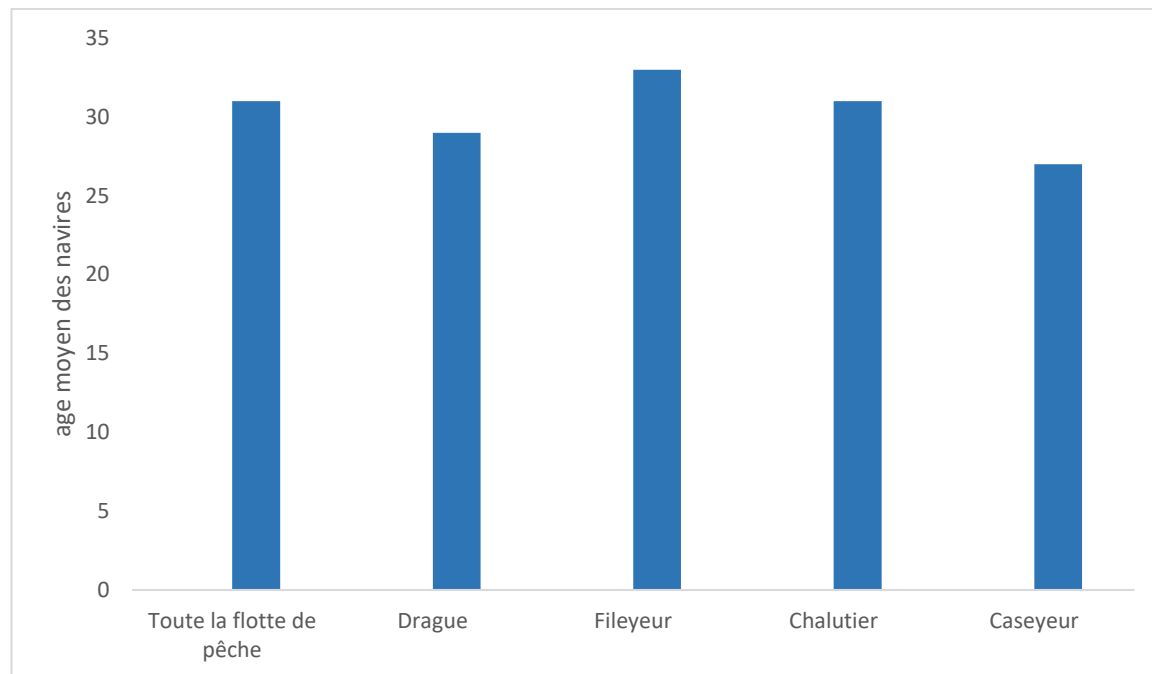
Pour tous les segments de flotte, c'est toujours sur les chalutiers que le taux d'accidents est le plus élevé (47% du total des accidents), les fileyeurs et les navires polyvalents suivent avec 17% chacun.

Nombre d'accidents par type de navires de pêche en 2024



À la pêche, il y a eu 3 décès ou disparitions en 2024 (contre 10 en 2023). Ces drames concernent une disparition en mer (yole ATOMAS) en Martinique, un marin tombé à la mer entre l'île d'Yeu et Saint-Gilles-Croix-de-Vie (fileyeur FRUIT DE LA PASSION) et une chute à la mer (navire de pêche AR MILINO) au large de Trébeurden (22).

// Année de construction moyenne des navires de pêches ayant subi un accident en 2024

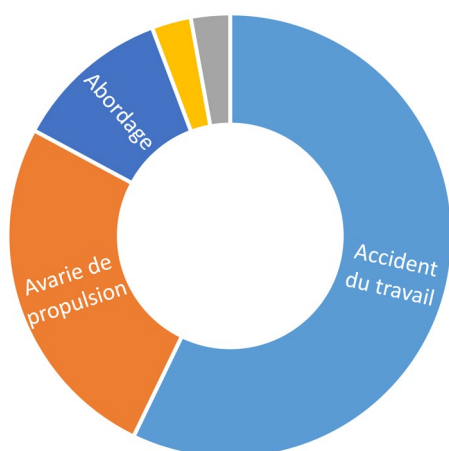


La moyenne d'âge des navires de pêche ayant subi un événement de mer est de 31 ans.

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

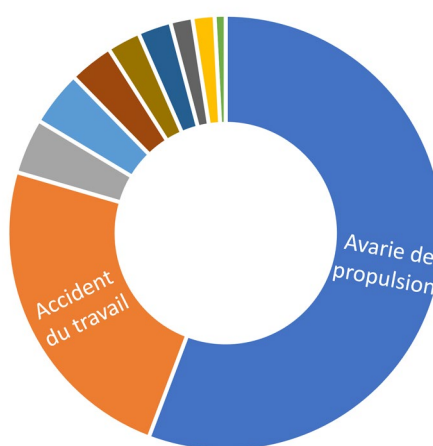
Navires de pêche de plus de 24 m

Accident du travail	20	58%
Avarie de propulsion	9	25%
Voie d'eau	1	3%
Echouement	0	0%
Perte de matériel	1	2%
Abordage	4	12%
Avarie de barre	0	0%



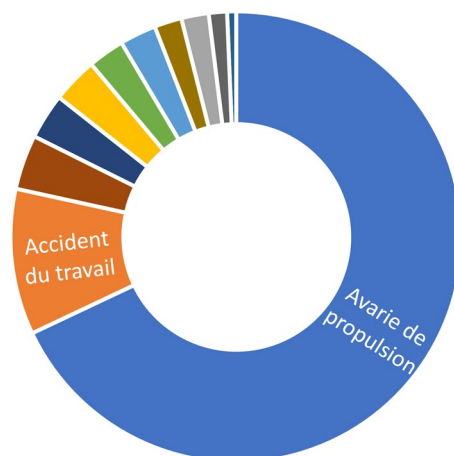
Navires de pêche de moins de 24 m et de plus de 12 m

Abordage	5	4 %
Accident du travail	29	19 %
Avarie de barre	5	4 %
Avarie électrique	2	1 %
Avarie de propulsion	68	55 %
Homme à la mer	1	1 %
Echouement	3	2 %
Incendie	4	3 %
Voie d'eau	2	1 %
Domage	3	3%



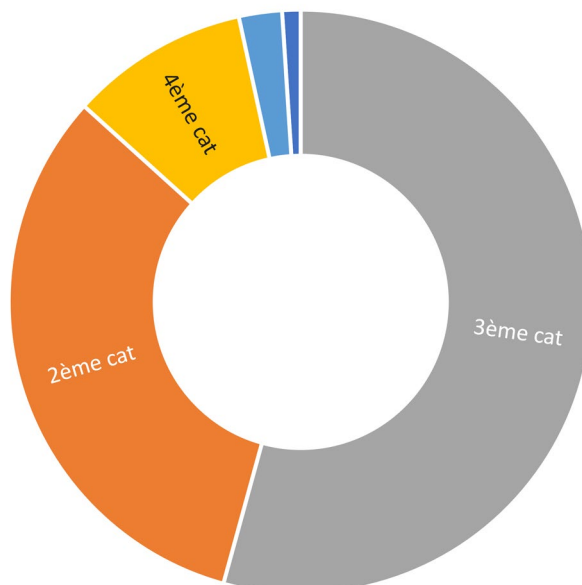
Navires de pêche de moins de 12 m

Abordage	4	3 %
Accident du travail	16	11 %
Avarie de barre	3	2 %
Avarie électrique	5	3 %
Avarie de propulsion	104	68 %
Chavirage	4	3 %
Contact (heurte)	1	1 %
Echouement	6	3 %
Incendie	2	1 %
Homme à la mer	3	2 %
Voie d'eau	5	3 %



// Répartition par catégorie de navigation des accidents survenus à bord des navires de pêche professionnels battant pavillon français

1 ^{ère} cat	2 %
2 ^{ème} cat	32 %
3 ^{ème} cat	55 %
4 ^{ème} cat	10 %
5 ^{ème} cat	1 %

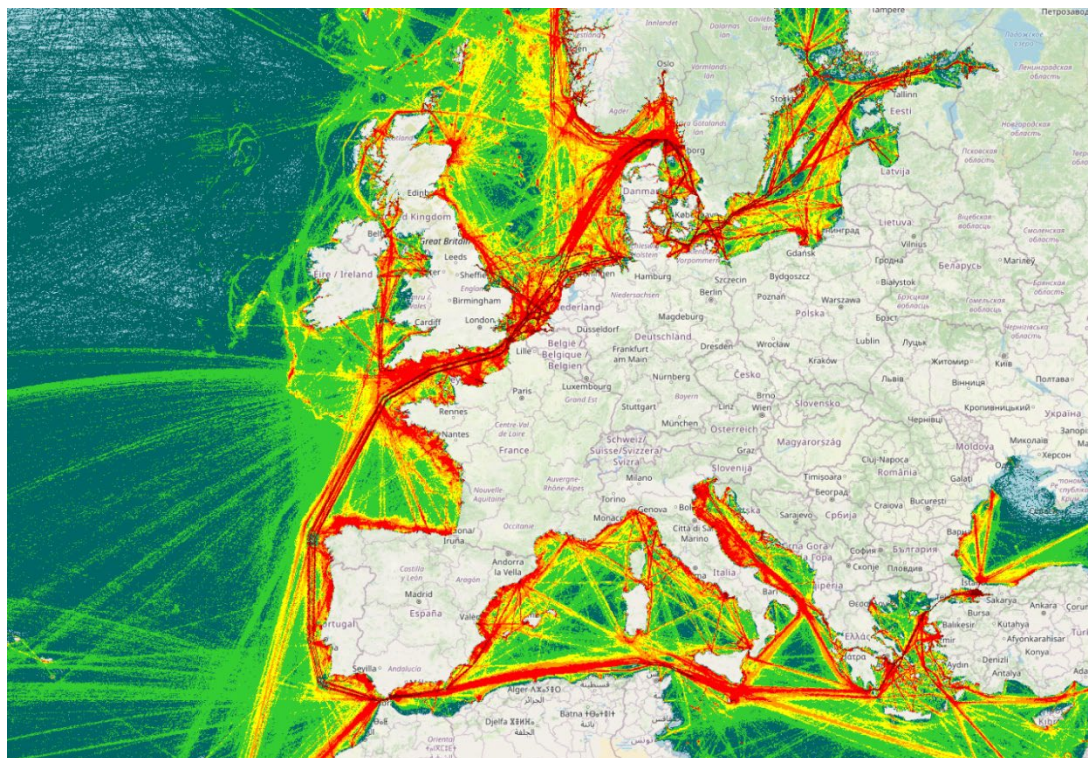


Au titre de la réglementation de la sécurité maritime les catégories de navigation sont les suivantes :

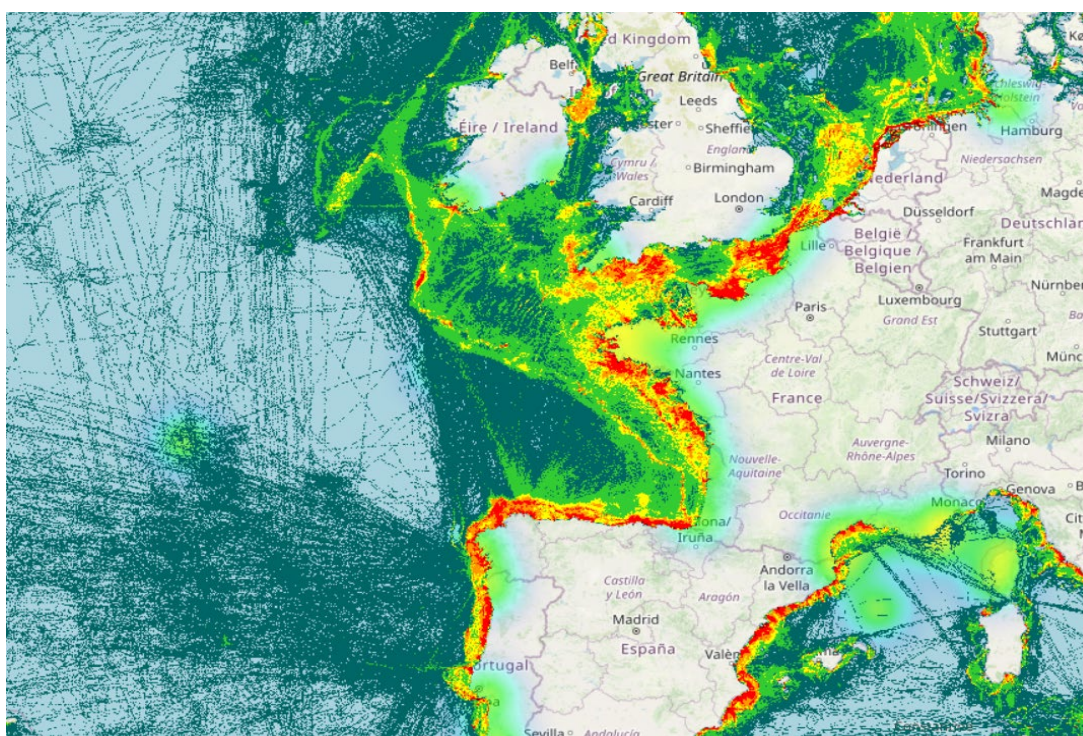
- 1^{ère} cat : toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.
- 2^{ème} cat : navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.
- 3^{ème} cat : navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.
- 4^{ème} cat : navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles de la terre la plus proche ou de la limite des eaux abritées fixées pour les rades non exposées, telles que les lagons ou récifs coralliens, par décision du directeur interrégional de la mer ou du directeur de la mer.
- 5^{ème} cat : navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer.

Pour ce qui concerne uniquement les navires de pêche, 41% des événements de mer à la pêche concerne des navires en 3^{ème} catégorie de navigation armés à la « petite pêche », qui sont ainsi autorisés à prendre la mer pour une durée inférieure ou égale à vingt-quatre heures.

CARTOGRAPHIE de la densité du trafic maritime en 2024 (source EMSA) Navires de commerce et de pêche

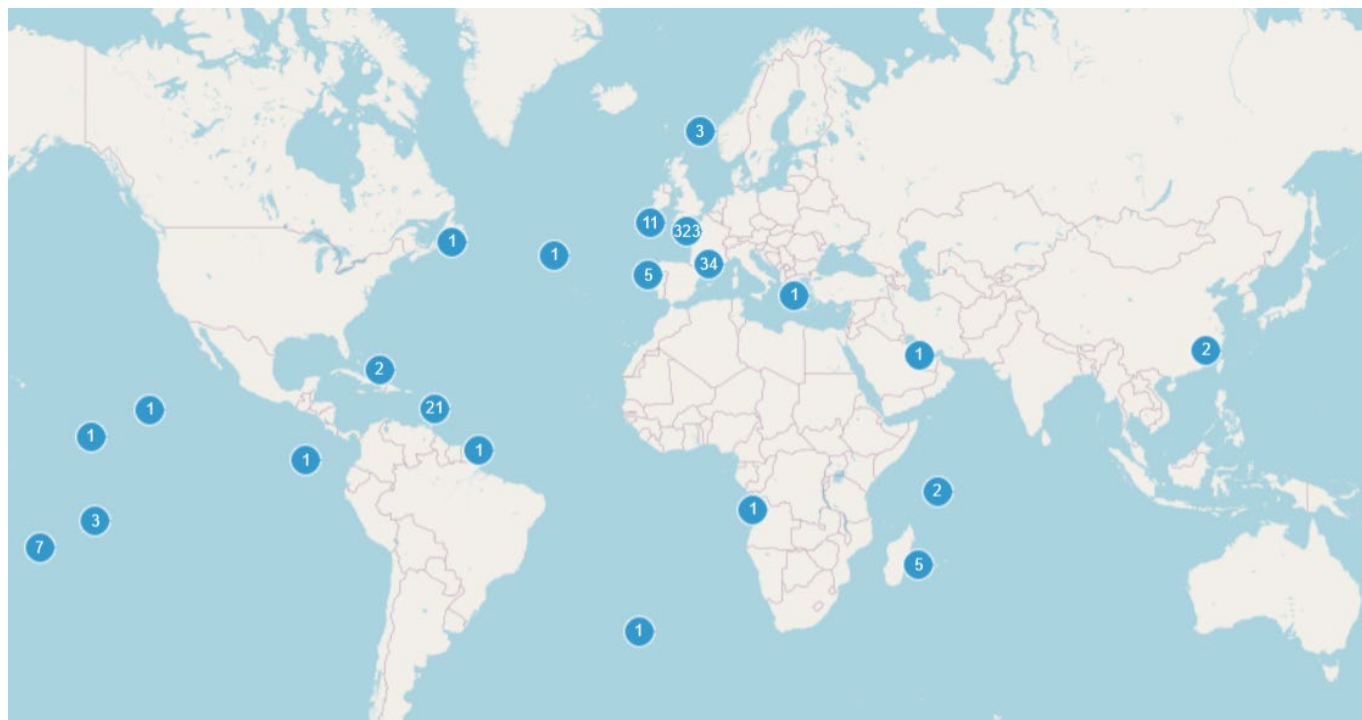


Cartographie de la densité de trafic des navires de pêche en 2024



CARTOGRAPHIE DES ÉVÉNEMENTS DE MER

// Monde



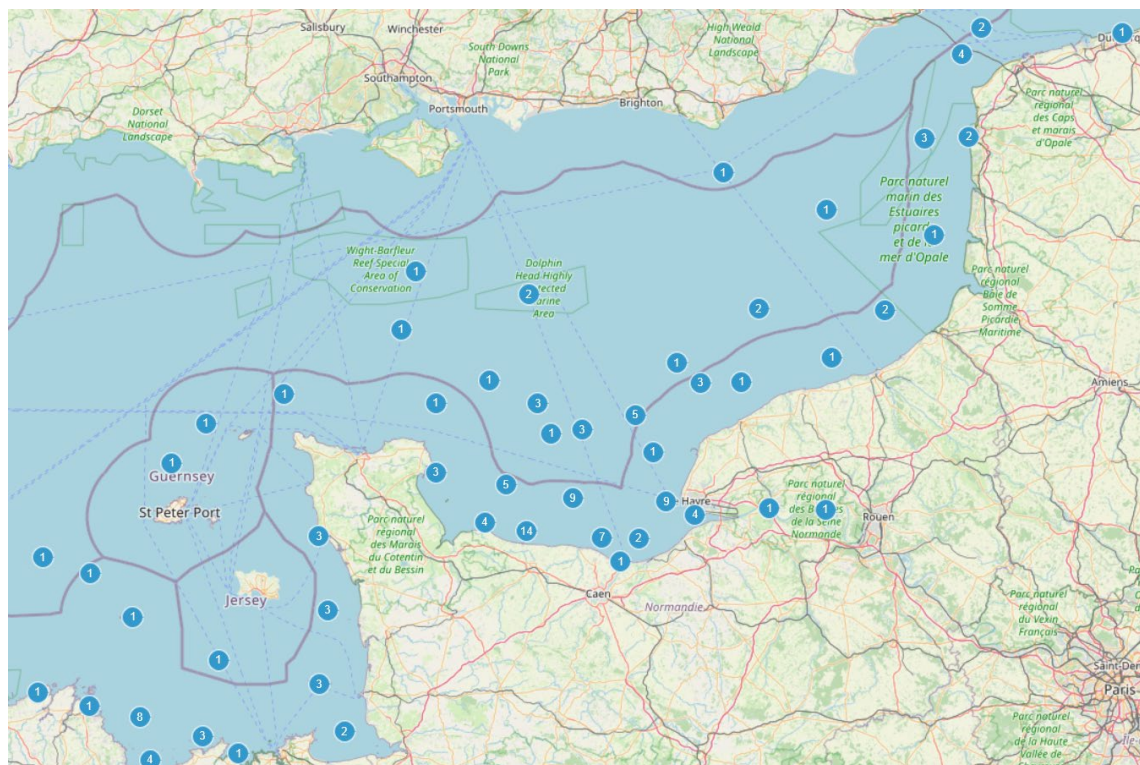
// Métropole



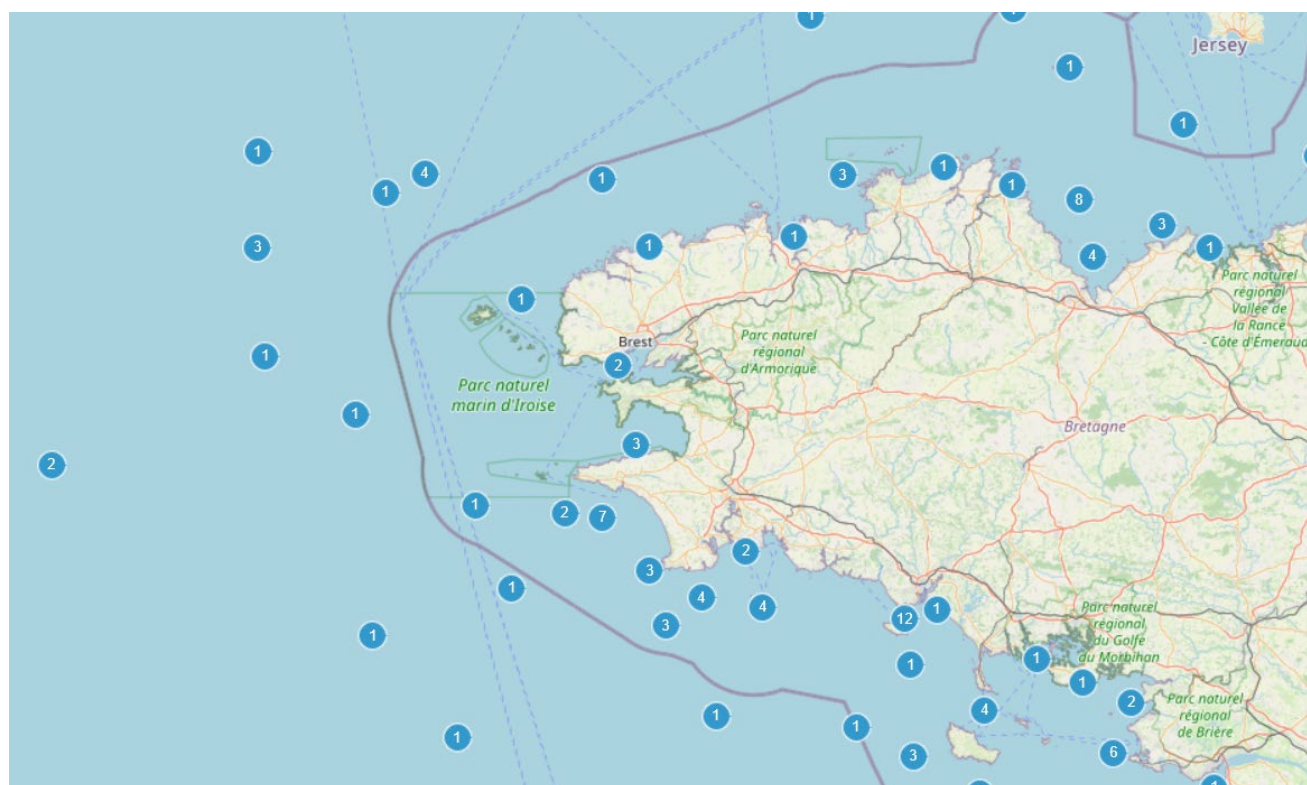
Parmi tous les événements de mer répertoriés, lorsqu'il s'agit d'un accident du travail, celui-ci est enregistré dans notre base de données uniquement s'il a nécessité une intervention, à savoir, a minima, une consultation avec le centre de consultation médicale maritime de Toulouse suivie d'un déroutement du navire.



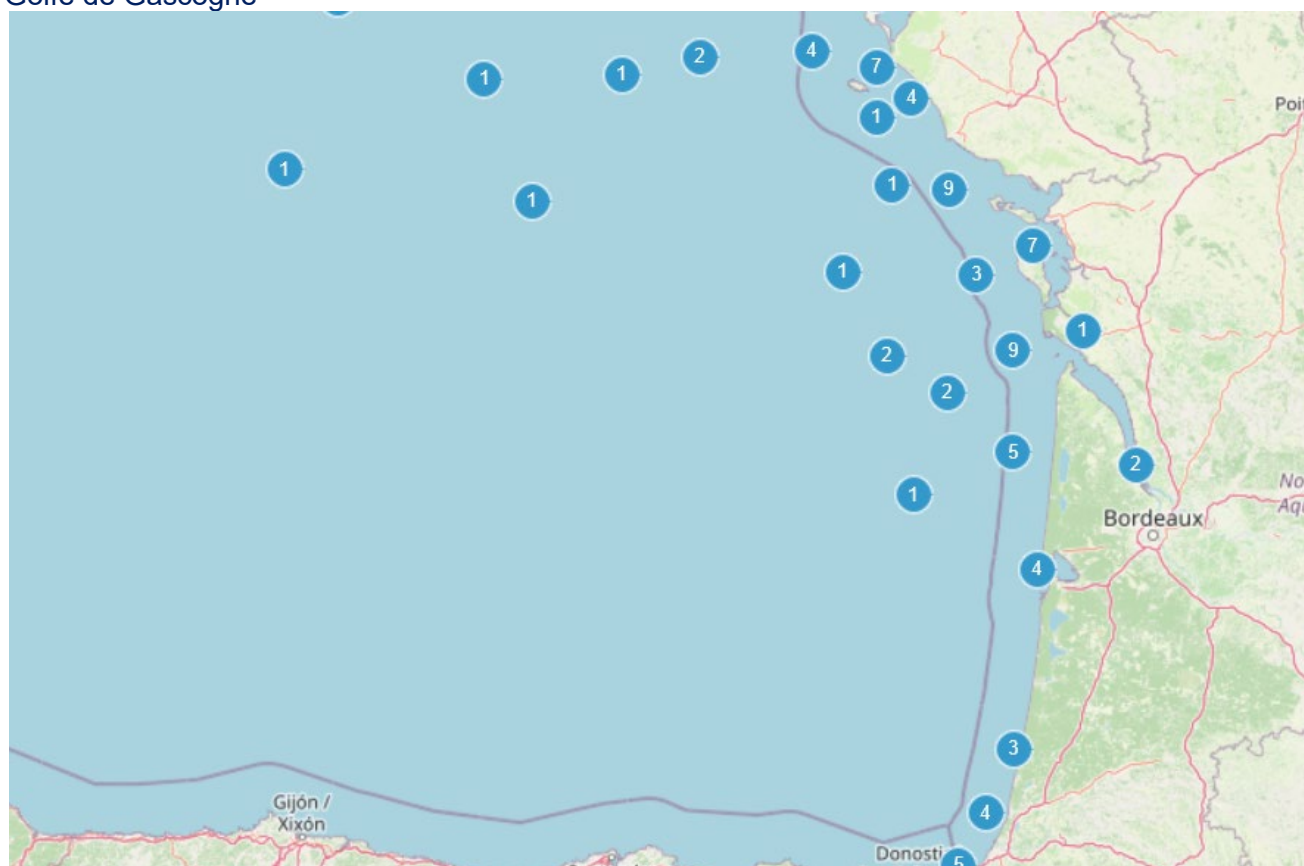
// Mer du Nord / Manche Est



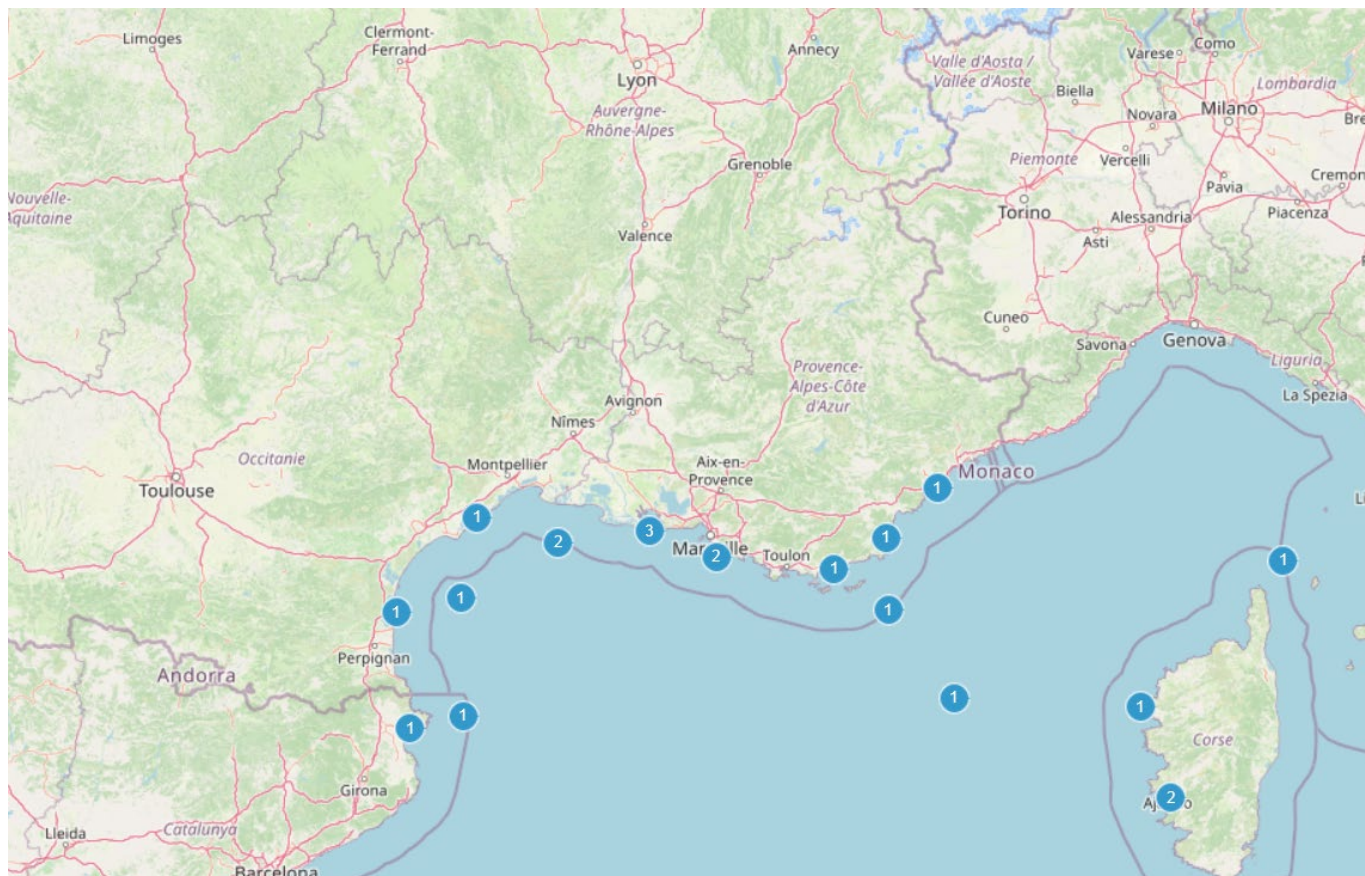
// Manche Ouest – Mer Celtique



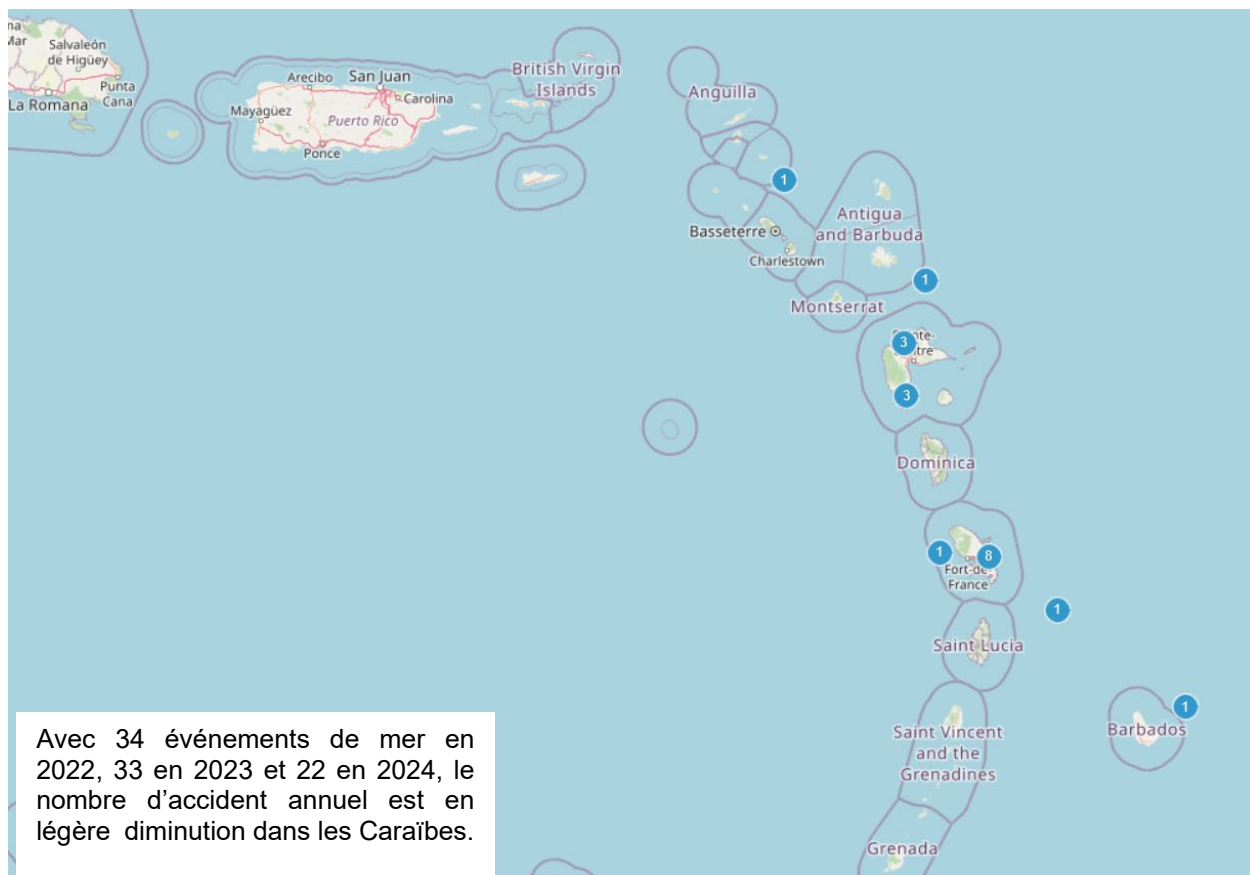
// Golfe de Gascogne



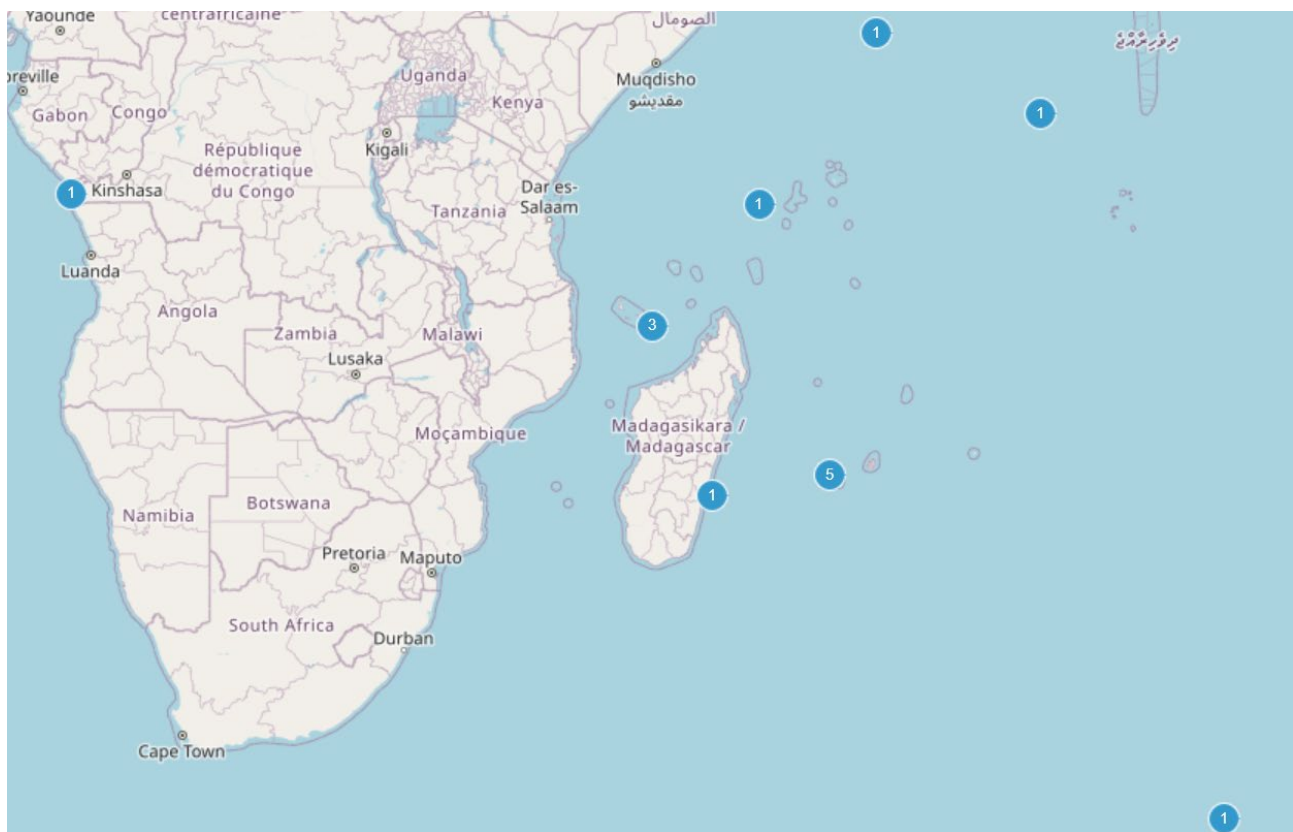
// Méditerranée



// Caraïbes



// Océan Indien



BILAN DES ENQUETES TECHNIQUES

// Enquêtes ouvertes

En 2024, 10 enquêtes techniques ont été ouvertes. 2,2 % des événements enregistrés par le *BEA*mer en 2024 ont donné lieu à l'ouverture d'une enquête technique. Ces dernières consistent à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes possibles et s'il y a lieu, à établir un retour d'expérience permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par le biais de recommandations.

L'objectif d'une enquête technique n'est pas de déterminer et encore moins d'attribuer une quelconque responsabilité civile ou pénale, ce qui est le rôle de l'enquête judiciaire.

Dans le cadre de ces enquêtes, le *BEA*mer et ses enquêteurs agissent en toute indépendance et ne reçoivent ou ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

NAVIRE	EVENEMENTS
MARIA REINA MADRE	Naufrage du palangrier MARIA REINA MADRE survenu au large de Pasages (Espagne) le 09 février 2024
ALEXIS IV	Incendie, suivi de l'échouement du navire de pêche ALEXIS IV à proximité de Cayeux-sur-Mer, le 12 février 2024.
L'IMAGINE	Incendie, suivi du naufrage du chalutier L'IMAGINE le 1er avril 2024 au large de Barfleur.
AVVENTURA	Accident d'un passager le 28 avril 2024 à bord du NUC AVVENTURA. (Haute-Corse)
SANTA REGINA	Accident d'un passager le 28 avril 2024 à bord du NUC SANTA REGINA. (Corse du sud)
LE DUMONT D'URVILLE	Accident du travail à bord du navire LE DUMONT D'URVILLE le 11 mai 2024, au port de Sétubal (Portugal) (une victime)
AR MILINO	Homme à la mer à bord du AR MILINO le 13 mai 2024 au large de Trégastel. (une victime)
DE GALLANT	Naufrage de la goélette DE GALLANT le 21 mai 2024 dans les îles BAHAMAS (2 disparues)
SV SYLENE/TOMALU	Abordage le 12 juillet 2024 au large de l'Espagne entre le voilier SYLENE et le navire de pêche TOMALU. <i>BEA</i> mer en soutien
JET-SKIS	Abordage le 04 août 2024 entre deux jet-skis sur le bassin d'Arcachon (une victime).

Au terme de chaque enquête, le *BEA*mer rend public un rapport d'enquête dont la forme est appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport comporte des enseignements et des recommandations destinées à améliorer la sécurité pour éviter la répétition des accidents analysés. Les destinataires de recommandations ont une obligation de faire connaître dans les 90 jours après leur réception ou autre délai expressément fixé, les suites données aux fins de suivi de ces recommandations.

Répartition des enquêtes techniques ouvertes en 2024 par accident et type de navire :

TYPES D'ACCIDENTS / ACTIVITEE DES NAVIRES CONCERNES	ABORDAGE	ACCIDENT DE PERSONNES	CHAVIREMENT	ÉCHOUEMENT	HOMME A LA MER	INCENDIE / EXPLOSION	NAUFRAGE	VOIE D' EAU / INTEGRITE DE LA COQUE	TOTAL
COMMERCE (navires à passagers, de charge et de servitude)	-	1	-	-	-	-	1	-	2
PECHE	-	-	-	-	1	2	-	1	4
PLAISANCE (qu'elle soit commerciale ou non)	2	2	-	-	-	-	-	-	4
TOTAL	2	3	-	-	1	2	1	1	10

// Rapports d'enquête publiés

Parmi les enquêtes en cours, 12 enquêtes ont pu être achevées en 2024. Les rapports correspondants publiés et mis en ligne sur le site : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

NAVIRE	EVENEMENTS
RUMALO II	Naufrage du fileyeur RUMALO II, le 27 janvier 2023, au large de l'Île de Ré.
LE MELANY	Chavirement du fileyeur LE MELANY, le 27 mars 2023, sur l'étang de Leucate.
CORALIA	Chavirement du NUC CORALIA, le 16 novembre 2022, au large de Pointe-à-Pître lors de l'arrivée de la course à la voile <i>Route du Rhum</i> .
ISLE OF INNISFREE	Incendie du navire roulier à passagers ISLE OF INNISFREE, le 03 mars 2023, au large de Douvres.
MONTE D'ORO	Incendie du navire roulier à passagers MONTE D'ORO, le 06 juin 2023, au large de l'Île Rousse (Corse).
SAINTE MARIE DE LA MER II	Accident du travail à bord du chalutier SAINTE MARIE DE LA MER II, le 17 novembre 2023, au large de Calais.
NINJA II	Accident du travail à bord du palangrier NINJA II, le 24 mai 2023, au large de Roscoff.
KAILEA PRINCESS	Accident provoqué par le navire à passagers KAILEA PRINCESS, le 03 février 2023, survenu à Bora bora.
CYCYNOS	Echouement puis naufrage du navire de pêche CYCYNOS, le 22 décembre 2023, sur la digue de Socoa, baie de Saint-Jean-De-Luz.
FILS DU VENT	Homme à la mer du navire de pêche FILS DU VENT, le 29 décembre 2023, au large de Carteret.
ALEXIS IV	Incendie et échouement du navire de pêche ALEXIS IV, le 12 février 2024, à proximité de Cayeux-sur-Mer.
SKYFALL ET DIPLODUS	Abordage entre le SKYFALL et le DIPLODUS, le 09 septembre 2023, au large de Marseille.

ÉVÉNEMENT	ENSEIGNEMENTS
RUMALO II	Lors d'un transfert de propriété d'un navire, il n'est pas requis d'évaluation préalable des critères de stabilité et de flottabilité.
	Les navires très âgés qui répondent à une réglementation ancienne peuvent ne plus être adaptés à la navigation et leur fin d'exploitation pourrait être envisagée et accompagnée par l'administration et les représentants de la profession (Comme déjà évoqué dans les enseignements des rapports d'enquêtes relatifs aux naufrages du Black Pearl, publié en décembre 2018 et du Breiz publié en janvier 2022).
	Les quasi-accidents constituent des signaux d'alerte à prendre systématiquement en compte par les armements même si ces derniers ne sont pas soumis au code ISM.
	La libre communication entre deux caisses à gazole situées de part et d'autre du navire peut entraîner un transfert non désiré qui diminue la stabilité de façon significative.
LE MELANY	Équipé d'un VFI et d'un MOB AIS, un homme à la mer même inconscient reste en surface, la tête hors de l'eau et peut être rapidement repéré par les secours, augmentant ainsi les chances de survie
CORALIA	Bien qu'il autorise le transport et l'encadrement de passagers, le BACPN est le seul titre de commandement qui peut être obtenu sans aucune expérience de navigation professionnelle préalable à sa délivrance. Seuls sur leur navire, les commandants, doivent acquérir l'expérience nécessaire sans possibilité d'être conseillés.
ISLE OF INNISFREE	En conformité avec le paragraphe 10 « Maintien en état du navire et de son armement » du code ISM, alinéa 10.3, l'administration du pavillon devrait être systématiquement informée des mesures prises par l'armement lorsque le navire est exploité dans des conditions particulières, dues à l'indisponibilité de certains équipements (en l'occurrence trois DG disponibles sur quatre).
	Les manuels opérateur, disponibles à bord ou téléchargeables, doivent impérativement être étudiés en détail avant d'entreprendre des recherches de pannes, notamment sur les appareils peu fréquemment manipulés.
	Un régulateur hydromécanique, intégré à la chaîne de régulation, aurait assuré la sauvegarde mécanique du Diesel Générateur n°1.
MONTE D'ORO	Au titre de l'arrêté 149/2021 du préfet maritime, en cas d'accident sur un navire de plus de 300 (UMS) effectuant une navigation commerciale dans les eaux sous juridiction française de Méditerranée, le bord doit immédiatement prévenir le CROSS MED en phonie puis par un message SURNAV-AVARIE.
	La réglementation demande à ce que le fonctionnement des dispositifs fixes de détection de l'incendie soit vérifié périodiquement de manière jugée satisfaisante par l'Administration, au moyen d'un matériel qui produise de l'air chaud à la température appropriée, de la fumée ou des particules d'aérosol, la densité de la fumée et la taille des particules étant dans la gamme appropriée, ou tout autre phénomène associé à un début d'incendie auquel le détecteur, de par sa conception, doit réagir (division 221-II-2/7§3).
KAILEA PRINCESS	Dans les zones proches de la côte où le mouillage de navire est fréquent, les corps-morts administrativement autorisés, dont les limites d'utilisation sont indiquées, la solidité éprouvée, les conditions de préservation du site étudiées et la position soumise à une étude d'impact, doivent être généralisés.
	La mise en place de caméras ou de miroirs peut permettre à la personne affectée à la conduite du navire de visualiser les zones qui sont situées dans un angle mort du poste de commande.
	Lorsque le navire part à la dérive suite à une avarie ou à un incident, l'équipage ne doit pas oublier ni sous-estimer l'utilité du mouillage, qui peut être immédiatement efficace et sûr, en particulier lorsque des baigneurs sont à proximité et en attente de remontée à bord.
SAINTE MARIE DE LA MER II	Lors des manœuvres de chalut, une attention de tous les instants est requise et la coordination entre l'opérateur du treuil et l'équipe de pont doit être parfaite, notamment de nuit et lorsque la mer est agitée et que les mouvements du navire ne sont pas tous prévisibles.
NINJA II	L'intervention sur un appareil en rotation est toujours très risquée d'autant plus qu'elle est faite sans la surveillance d'un tiers. Elle est d'autant plus risquée lorsqu'il n'y a pas de possibilité de stopper l'appareil en urgence

CYCNOS	Les accidents survenant sur la route retour après les opérations de pêche ne sont pas rares. Le <i>BEA</i> mer rappelle l'utilité d'un verrouillage du dispositif automatique d'alarme en cas d'indisponibilité de l'officier de quart.
FILS DU VENT	Toute action pouvant générer un acte dangereux doit être réalisée en étant attentif et concentré sur la tâche à effectuer.
	Cet accident démontre une nouvelle fois la difficulté de ramener à bord une personne tombée à l'eau, même sur un petit navire. Cette opération nécessite matériel et préparation pour laisser une chance de survie à l'homme à la mer.
ALEXIS IV	Un armateur doit s'assurer que son navire est armé en nombre suffisant et que l'équipage est titulaire des brevets adéquats.
	Les installations fonctionnant sous haute pression devraient être protégées par des carters suffisamment enveloppants, afin de prévenir tout risque de propagation d'un brouillard inflammable en cas de fuite.
	La facilité de manœuvre des tapes de ventilation garantit le confinement rapide du compartiment moteur en cas d'incendie.
	À défaut de pouvoir atteindre l'équipement radioélectrique fixe pour donner l'alerte, la récupération de la VHF portative SMDSM, réglementairement facile d'accès, est à privilégier en cas de situation de détresse
SKY FALL & DIPLODUS	La fréquentation en saison des abords du cap Croisette exige un surcroît de prudence.
	Le permis bateau ne prépare pas à l'utilisation de navires de forte puissance, qui doit être faite avec une extrême prudence (voir le rapport du <i>BEA</i> mer, Abordage des navires Rum n'Fishing et Le Yakuza's Boat le 04 août 2022 en baie de Fort-de-France, publié en septembre 2023).
	Clickandboat.com ne garantit pas la qualité d'un éventuel skipper ou équipage.
	Le passage par le site Clickandboat.com et plus généralement par ce type de plateforme ne garantit pas au locataire la légalité de l'activité proposée, l'exposant éventuellement à un niveau de sécurité moindre ainsi qu'à des poursuites judiciaires.
	La réglementation en matière de location de navires de plaisance, professionnels ou non, pilotés par des plaisanciers ou skippers professionnels est peu limpide, souvent méconnue et parfois contournée.
	Les dispositions obligatoires des contrats de location pourraient être renforcées afin d'éclairer les locataires sur leurs responsabilités en tant que chef de bord.

// RUMALO II

Le **27 janvier 2023**, à 02h00 (heure locale) le fileyeur RUMALO II quitte le port des Sables-d'Olonne, pour une marée de pêche. Au relevage du dernier filet, le navire chavire. Deux matelots trouvent refuge sur la coque où ils resteront environ deux heures. Ils seront secourus par un autre fileyeur sur zone. Le patron est retrouvé décédé trois heures plus tard malgré la mise en œuvre d'un important dispositif de sauvetage.



Conclusion :

Au cours des années, le navire a été modifié à plusieurs reprises avec l'ajout de poids au-dessus du pont de franc-bord, ce qui a entraîné l'alourdissement du navire ainsi qu'une perte de stabilité. La stabilité n'a pas été vérifiée après ces transformations, de même la vérification décennale requise par la réglementation n'a pas été effectuée. La stabilité était incertaine et vraisemblablement affaiblie.

Le nouveau propriétaire a modifié la façon de pêcher en augmentant considérablement la quantité de filets et en gardant parfois la totalité des filets à bord simultanément, contrairement aux pratiques du précédent propriétaire.

L'équipage a dû faire face à une situation dangereuse et à un quasi-accident une semaine plus tôt. Malheureusement, les leçons de cet événement n'ont pas été prises en compte.

La combinaison d'une réserve de flottabilité réduite, d'une stabilité incertaine, dégradée par la présence simultanée de la pêche et de la totalité des filets à bord, a finalement conduit au chavirement du RUMALO II.

Cet ancien navire, qui, compte tenu de ses caractéristiques nécessitait sans doute un certain savoir-faire pour être exploité, a malheureusement été utilisé par le nouveau propriétaire dans des conditions qui ont inévitablement conduit à son naufrage.

// LE MELANY

Le patron du LE MELANY, qui exploite son navire seul, est parti sur l'étang de Leucate le **27 mars 2023** à 07h20 pour relever ses filets.

L'étang est agité puisque la Tramontane s'est levée. Le patron a engagé un filet sur le vire filet et remonte environ un tiers du filet encore à l'eau.

Les mouvements du navire sont désordonnés et le patron est victime d'un choc à la tête, avant ou après être tombé à la mer, et inconscient, se noie.

L'absence de port de VFI et de MOB AIS, ne lui permet ni d'être maintenu en surface, ni de signaler sa chute à la mer.

LE MELANY livré à lui-même est retrouvé chaviré et ramené à terre.



Figure 1- LE MELANY, avant et arrière

// CORALIA

Le **16 novembre 2022** vers 03h30, des vedettes transportant des passagers appareillent de la marina de Pointe-à-Pitre pour aller accueillir et accompagner le vainqueur de la course de la Route du Rhum-Destination Guadeloupe.

Parmi ces vedettes, le Coralia, un Navire à Utilisation Commerciale (NUC) transporte neuf passagers.

Le Coralia patiente un peu sur rade, jusqu'à ce que le premier concurrent se présente accompagné d'un convoi de navire de plaisance. Le Coralia s'insère dans le trafic puis suit le convoi dans le sens général de circulation.



Figure 3: NUC CORALIA, source: sta.orgadmiral

Les vagues générées par les nombreux navires de plaisance présents sur zone engendrent une mer agitée et désordonnée. Le capitaine est surpris par une vague venant de l'arrière, le Coralia part en surf. Soulevé de l'arrière bâbord, le navire entame un mouvement de gîte sur tribord et enfourne de l'avant.

Le Coralia chavire, les passagers se retrouvent immédiatement à l'eau. Sept passagers se retrouvent sous la coque retournée, cinq d'entre eux parviennent à s'extraire mais deux restent bloqués.

Des moyens de sauvetage ainsi que des navires de plaisance portent assistance aux passagers à l'eau et parviennent à sortir les passagers coincés.

Les premiers secours sont prodigués aux naufragés, ramenés à quai et pris en charge par des moyens médicaux. Malgré les soins apportés, les deux passagers restés bloqués sous la coque ne peuvent être réanimés et décèdent.

Conclusion :

Le Coralia ne répondait pas stricto sensu au cahier des charges. Il ne disposait pas d'un deuxième membre d'équipage mais seulement d'un accompagnant. Son permis de navigation ne l'autorisait pas à naviguer la nuit. Le navire a cependant été affrété, sans formalisation préalable, par la société prestataire retenue par l'appel d'offre, pour suivre l'arrivée des concurrents de la course la Route du Rhum.

Lors de l'arrivée du premier voilier de la course, le Coralia appareille de la marina de Pointe-à-Pitre avec neuf passagers VIP à son bord. Le capitaine et son accompagnant ont manqué de faire le briefing avant départ aux passagers précisant les mesures à prendre en cas de situation critique.

Le capitaine n'avait probablement pas l'expérience suffisante pour affronter cette situation sortant de son ordinaire (obscurité, mer irrégulière, trafic intense) sur un petit navire sensible aux conditions de mer.

// ISLE OF INNISFREE

Depuis la mi-février 2023, des investigations sont menées à bord du navire roulier à passagers Isle of Innisfree afin d'identifier les causes d'un dysfonctionnement récurrent du Diesel générateur n°1 (DG1).

Le dysfonctionnement en cause est notamment caractérisé par l'arrêt du DG1 « en survitesse », dans les minutes qui suivent le démarrage, alors que la vitesse nominale de fonctionnement (750 tr/mn) n'est pas atteinte.

Le **3 mars 2023** vers 17h00 TU, le navire étant en route libre après l'appareillage de Douvres, le DG1 est démarré mais stoppe à nouveau sur une alarme de survitesse. Après plusieurs vérifications et tentatives aboutissant au même résultat, le DG1 est redémarré mais atteint cette fois un nombre de tours moteur nettement supérieur à la vitesse nominale de fonctionnement, sans déclenchement de l'alarme de survitesse et de l'arrêt par sécurité.



Au même instant, une surtension et un arc électrique se produisent au tableau principal, dans le PC machine, au niveau du disjoncteur du DG1. Un incendie se déclare immédiatement et le PC machine est envahi par une épaisse fumée noire.

Les nombreux défauts électriques dus à la surtension provoquent un black-out général à 17h25. Le PC machine est rapidement évacué par le personnel présent et les équipes de pompiers sont mobilisées. Le navire étant privé de propulsion, il mouille à 17h57 à 8,8 milles dans le sud-est de Douvres, avec l'accord des garde-côtes du MRCC (Maritime Rescue Coordination Center) de Douvres.

A 18h47 l'incendie est éteint. Il n'y a aucun blessé parmi les membres d'équipage et les passagers ont été pris en charge par le personnel de bord, dès la diffusion de la première annonce.

Dans la nuit du 3 au 4 mars le navire sera remorqué jusqu'en rade de Calais par l'Abeille Normandie, puis pris en charge par trois remorqueurs portuaires, avec un pilote à bord.

// MONTE D'ORO

Le 6 juin 2023, le Monte D'Oro a appareillé du port de l'Île Rousse depuis moins de deux heures, lorsque l'officier de quart passerelle informe le commandant, à 20h14, de l'arrêt par sécurité du moteur de propulsion n°4 (MP4).

Le commandant se rend immédiatement à la passerelle et voit, sur l'écran de vidéosurveillance du compartiment machine, un feu intense dans une zone qu'il ne peut précisément identifier avant la coupure de l'image.

L'alerte est diffusée à l'équipage et les moyens de lutte

contre un feu machine sont mis en œuvre (notamment le HI-FOG et la mousse sous parquet). Au même moment, un blackout est provoqué par l'arrêt des MP1 et 2 et de l'alternateur attelé de la ligne d'arbre tribord. La production d'électricité est rapidement rétablie dès le démarrage des deux Diesel générateurs du navire. Après plusieurs investigations et interventions, les équipes de lutte incendie rapportent à 20h48 que le feu, qui se situait au niveau du MP1, est éteint. Le refroidissement des points chauds se poursuit et le désenfumage de la zone sinistrée est activé.



Lorsque la totalité du compartiment machine est sécurisé, le MP4 puis le MP3 sont redémarrés ; le navire reprend alors sa route vers Marseille à 10 nœuds.

Conclusion : L'incendie, dû à une fuite sur le circuit d'alimentation en combustible du MP1, s'est déclaré dans le compartiment des MP sans signe avant-coureur ni alarme.

La première occurrence a été l'arrêt par sécurité du MP4.

Le feu, d'une grande intensité, a pu être brièvement visualisé de la passerelle sur l'écran de vidéosurveillance, avant la coupure de l'image, sans que la zone affectée ait été identifiée.

La mise en œuvre du HI-FOG a été effectuée manuellement, du fait de la défaillance des détecteurs placés au-dessus des MP1 et 2.

Le feu a été éteint en trente minutes au moyen du HI-FOG, de la mousse sous parquet machine et d'actions ponctuelles de refroidissement à la lance incendie, menées par les équipes de pompiers. Ces équipes ont opéré dans un temps et un rayon d'action limités, du fait des fumées épaisses et de la chaleur suffocante.

Il n'y a pas eu de blessés, mais les dommages matériels sont importants.

La cause de la fuite de combustible a été identifiée après l'arrivée au port : serrage non finalisé sur une bride de circuit d'alimentation du MP1.

L'absence de points chauds au sol du garage pont 2, dans la zone située au-dessus du compartiment des MP, témoigne de la bonne protection assurée par les tôles épaisses et l'isolant calorifuge du plafond machine.

La propreté de la cale machine a contribué à la non-propagation du feu au-delà de la zone contaminée par la fuite de combustible. Le réducteur a également fait écran à la propagation horizontale du feu.

// SAINTE MARIE DE LA MER II

Le **vendredi 17 novembre 2023**, le Sainte Marie de la Mer II est en pêche au large de Calais.

Vers 06h30, l'équipage s'affaire à exécuter la manœuvre nécessaire au bon virage du chalut.

Un des marins de l'équipe de pont se saisit d'une partie du gréement afin de lui donner du mou et permettre à son collègue de larguer la patte de planche.

A ce moment, la chaîne se raidit à nouveau, entraînant le marin dont le bras se retrouve pris dans l'enrouleur.

Il est dégagé et les premiers soins lui sont apportés par l'équipage. Il est ensuite évacué vers l'hôpital où il sera amputé du bras droit.

Conclusion :

Au cours d'une manœuvre habituelle dans l'exploitation du navire, un des quatre marins positionnés pour la récupération du chalut a été happé par le rapporteur mis en tension à la reprise du virage du chalut, avant que la patte de planche n'ait pu être larguée par un des autres marins.

La mise en tension prématurée du gréement s'explique par un bref défaut de communication entre la manœuvre arrière et l'opérateur du treuil se tenant à la timonerie. L'opérateur n'a pas eu l'information du positionnement du marin au moment du virage.

Immédiatement après l'accident, la gestion de crise a été menée avec professionnalisme et sang-froid par l'équipage.

Le marin a été pris en charge à bord par une équipe médicale moins d'une heure et demie après l'alerte et évacué par hélicoptère. Il a dû être amputé du bras droit à son arrivée à l'hôpital.



Chalutier Sainte Marie de la Mer II - Photo BEAmer

// NINJA II

Le **24 mai 2023**, avant le lever du jour, le NINJA II, appareille du port de Roscoff, pour une marée de pêche à la palangre avec un seul marin à bord.

Préalablement, le patron doit capturer des lançons (qui serviront d'appâts) à l'aide d'un petit chalut sur les fonds sableux de la baie de Morlaix. Pendant cette phase, en fin de virage du train de pêche, sa main est prise dans le filet. Son corps est alors happé puis emprisonné sur l'enrouleur en rotation.

Les mouvements du NINJA II attirent l'attention des navires alentours. Un plaisancier et un marin pêcheur interviennent à bord et trouvent le patron inanimé.

Les tentatives de réanimation échouent et la victime sera déclarée décédée peu après son arrivée à quai.

Conclusion :

Parti seul pour une exploitation principale à la palangre, le patron a pratiqué une pêche accessoire préalable au moyen d'un art traînant qui présentait en soi des risques supplémentaires, en l'absence d'équipier. Son bras a été pris accidentellement dans l'enrouleur et l'ergonomie des commandes associé à l'absence de dispositif de bonne répartition du chalut sur l'enrouleur ne lui n'a pas permis de stopper ce dernier. Le fait qu'il soit nécessaire de guider manuellement le chalut lors du virage est un facteur contributif de l'accident.

Etant seul à bord, le marin est resté coincé dans l'enrouleur sans possibilité d'être dégagé immédiatement par un autre membre d'équipage. Sans surveillance par un tiers, ni possibilité de stoppage de l'enrouleur par celui-ci, il a pu être happé par le chalut sur l'enrouleur, sans pouvoir alerter qui que ce soit.

L'exploitation du navire avec une seule personne au cours du chalutage au lançon est un facteur contributif de l'accident.

Une décision d'effectif attachée au dossier administratif fait mention d'un seul membre d'équipage à bord pour une pêche au chalut.

Bien que la pêche à la palangre par un homme seul à bord soit pratiquée communément, celle-ci comporte des risques supplémentaires, et nécessite une excellente ergonomie et dispositifs de virages afin que le marin puisse accéder aux commandes et arrêt d'urgence s'il doit intervenir sur le treuil, machine tournante en mouvement.

L'ergonomie imparfaite pour un marin seul à bord est un facteur contributif de l'accident. La procédure administrative relative à la décision d'effectif n'a pas permis de mettre en lumière d'éventuelles exigences supplémentaires.



// KAILEA PRINCESS

Le **vendredi 3 février 2023**, une excursion de snorkeling est organisée pour des passagers d'un paquebot en escale à Bora Bora avec comme navire support de baignade, le catamaran à moteur Kailea Princess. Après son transit dans le lagon, le navire s'amarre sur un corps-mort artisanal au milieu des hauts fonds pour permettre à ses passagers de profiter des eaux peu profondes et limpides d'un jardin de corail.



Source BEAmer

Alors que de nombreux baigneurs nagent à proximité du Kailea Princess, les conditions météorologiques se dégradent rapidement. Le ciel s'assombrit, le vent fraîchit, le clapot s'intensifie et l'amarre qui retient le navire au corps-mort se rompt.

A proximité d'une échelle située au milieu du flotteur tribord du KAILEA PRINCESS, des baigneurs attendent leur tour pour remonter à bord. Lorsque le mouillage casse, certains d'entre eux glissent le long de la coque qui dérive sur eux.

Pour reprendre le contrôle de son navire à la dérive vers les baigneurs et les coraux, le capitaine démarre les moteurs et bat en arrière en urgence. Malheureusement, lors de cette manœuvre, une personne se trouvant à proximité de l'hélice tribord est mortellement blessée.

Expérimenté et habitué à naviguer dans le lagon, le capitaine ne s'attendait pas à rencontrer des conditions météorologiques aussi mauvaises, avec une dégradation très rapide dans le grain.

L'amarre qui a cassé avait été mise en service à bord depuis quelques jours seulement. Si sa qualité ne semble pas pouvoir être mise en cause, son utilisation, passée en double et pliée dans l'œil ou la boucle d'un corps-mort artisanal, qui n'a pas pu être retrouvé après l'accident, est très probablement la raison de sa rupture. Sur un pic de tension dû à un mouvement de houle, l'amarre a vraisemblablement été cisailée par des concrétions ou le support lui-même.

// CYCNOS

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'atterrissage 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.



// FILS DU VENT

Dans la soirée du **vendredi 29 décembre 2023**, le caseyeur Fils du Vent appareille du port de Carteret pour la dernière marée de l'année avant la trêve hivernale.

Arrivé sur la zone où les filières de casiers sont mouillées, deux d'entre elles sont virées puis filées sans problème particulier.

Au filage de la troisième filière vers 23h50, au 12^{ème} casier, un matelot se prend le pied dans l'orin et est emporté à la mer.

Le matelot est récupéré et remonté à bord inconscient.

Les premiers soins sont apportés par l'équipage, et de retour au port, par les pompiers puis le service médical d'urgence.

Le matelot ne peut être réanimé, il est déclaré décédé par noyade.

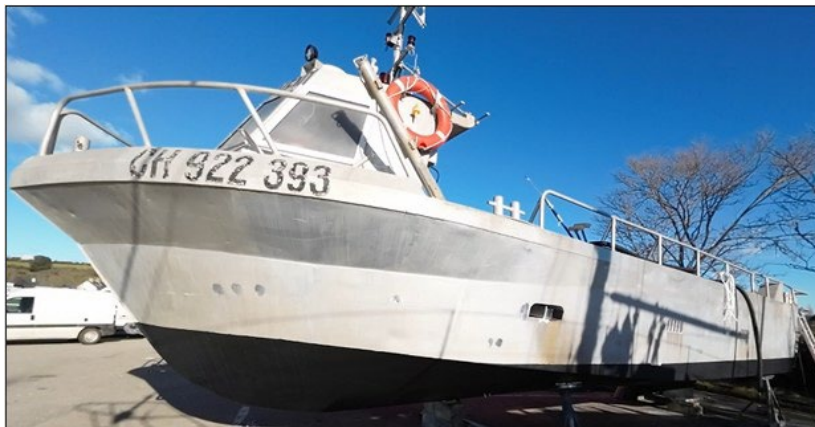
Conclusion :

Au cours d'une marée destinée à repositionner les filières à casiers avant un arrêt d'exploitation d'un mois et une mise au repos de l'équipage, le matelot chargé du filage a mis le pied sur l'orin et a été emporté à la mer.

Le Fils du Vent n'a plus de dispositif de filage automatique et une intervention humaine est nécessaire lors de la mise à l'eau des casiers.

L'absence de séparation physique entre les orins et le matelot en charge de la mise à l'eau des casiers associée à un moment d'inattention et de relâchement de l'équipage lié à la proximité des congés ont engendré une situation où le matelot a été emporté à l'eau.

La récupération de l'homme à la mer a été rendu difficile par l'affaiblissement rapide puis l'inconscience du marin.



// ALEXIS IV

Le **lundi 12 février 2024** le navire ALEXIS IV est en pêche au large du Tréport lorsque, vers **01h15**, la propulsion et les alimentations en énergie électrique et hydraulique stoppent, sans alarme ni signe avant-coureur, alors que le virage du chalut est en cours.

Le patron remplaçant descend de la timonerie vers le compartiment moteur pour une première investigation. Voyant de la fumée et des flammes, il se munit d'un extincteur à poudre et, accompagné d'un matelot, tente sans succès de pénétrer plus avant dans le compartiment moteur.



Le patron remplaçant décide de mettre l'équipage en sécurité et de déclencher l'extinction fixe de CO2. Peu après il alerte les secours.

L'équipage abandonne le navire à **02h15** et embarque sain et sauf à bord du navire de pêche LE CROTELLOIS. Les moyens nautiques mobilisés ne parviendront pas à lutter contre l'incendie.

Détruit par les flammes, le navire s'échoue le lendemain sur une plage de Cayeux-sur-Mer, à l'entrée de la Baie de Somme.

Conclusion :

Le BEAmer et les experts présents à bord le jour de la visite du 19 février 2024 (seule visite organisée et encadrée par des pompiers pour des raisons de sécurité), n'ont pas identifié de preuve matérielle certaine sur la cause première de l'incendie.

Les deux hypothèses les plus probables de l'accident sont un départ de feu d'origine électrique, provenant du tableau situé sur bâbord avant du compartiment moteur, ou une inflammation d'un brouillard d'huile provenant d'une fuite de la centrale hydraulique vers l'échappement du moteur de propulsion.

Le dysfonctionnement de la centrale d'alarme incendie n'a pas permis au patron remplaçant d'intervenir suffisamment tôt, lorsqu'il était encore possible de pénétrer dans le compartiment moteur sans équipement de pompier.

Le CO2 n'a pas été diffusé dans le compartiment moteur dans les conditions optimales d'efficacité (appels d'air provoqués par les tapes de ventilation et portes d'accès du compartiment moteur et du vire-filet ouvertes).

// Abordage SKYFALL et DIPLODUS

Le 09 septembre 2023, dans une zone de navigation très fréquentée, à la sortie du passage des Croisettes, le SKY FALL, rattrapant le DIPLODUS à grande vitesse, infléchit malencontreusement sa route vers celui-ci lorsque son capitaine se retourne pour ordonner à un passager de s'asseoir.

Le SKY FALL aborde à près de 30 nœuds le DIPLODUS dont toutes les superstructures situées au-dessus du



pont de franc-bord sont détruites. Neuf des quatorze passagers du DIPLODUS sont projetés à l'eau. Quatre personnes, dont trois passagers du DIPLODUS, sont gravement blessées.

L'accident est dû à un ensemble de facteurs combinés.

Le navire a accéléré à vive allure dès la fin de la limitation de vitesse, dans un environnement nautique dense avec des trafics divergents.

La prestation offerte par le propriétaire du SKY FALL avait tout du transport de passagers et aurait probablement requis des qualifications professionnelles.

Compte tenu du service souhaité, la location en « co-navigation » n'était pas appropriée pour un groupe festif. Le site de location n'a pas permis au loueur de distinguer l'existence de skippers et de navires professionnels nécessaires pour l'encadrement des activités prévues.

De son côté, le locataire a fait appel à un site très connu offrant une solution relativement peu onéreuse, sans forcément vouloir payer davantage pour un service professionnel.



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