

# RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquête sur les événements de mer



HOMME A LA MER A BORD DU NAVIRE

## **FILS DU VENT**

SURVENU LE 29 DECEMBRE 2023 AU LARGE DE CARTERET  
(UNE VICTIME)

*Rapport publié : octobre 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.....	7
ÉQUIPAGE.....	8
ACCIDENT.....	9
INTERVENTION.....	10
EXPOSÉ.....	11
ANALYSE.....	13
HOMME A LA MER.....	14
CONCLUSIONS.....	16
ENSEIGNEMENTS.....	17
RECOMMANDATIONS.....	18
ANNEXE.....	19
<i>LISTE DES ABRÉVIATIONS.....</i>	<i>19</i>
<i>DÉCISION D'ENQUÊTE.....</i>	<i>20</i>

# RÉSUMÉ

---

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<sup>ème</sup> 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.

Le *BEA*mer émet deux enseignements sur cet événement et adresse une recommandation au patron armateur.

# INFORMATIONS FACTUELLES

---

## CONTEXTE

Le FILS DU VENT est armé à la pêche aux arts dormants de février à décembre.

Au mois de janvier, la pêche aux bulots est fermée pour préserver la ressource. Le Fils du Vent est donc arrêté et profite de ce mois pour un arrêt technique au port de Carteret.

### Matériel et technique de pêche.

Le navire possède un gréement de 6 filières de 25 casiers pour la pêche aux crustacés et 14 filières de 50 casiers pour le bulot.

Lors de l'accident, la filière utilisée était une filière à crustacés.

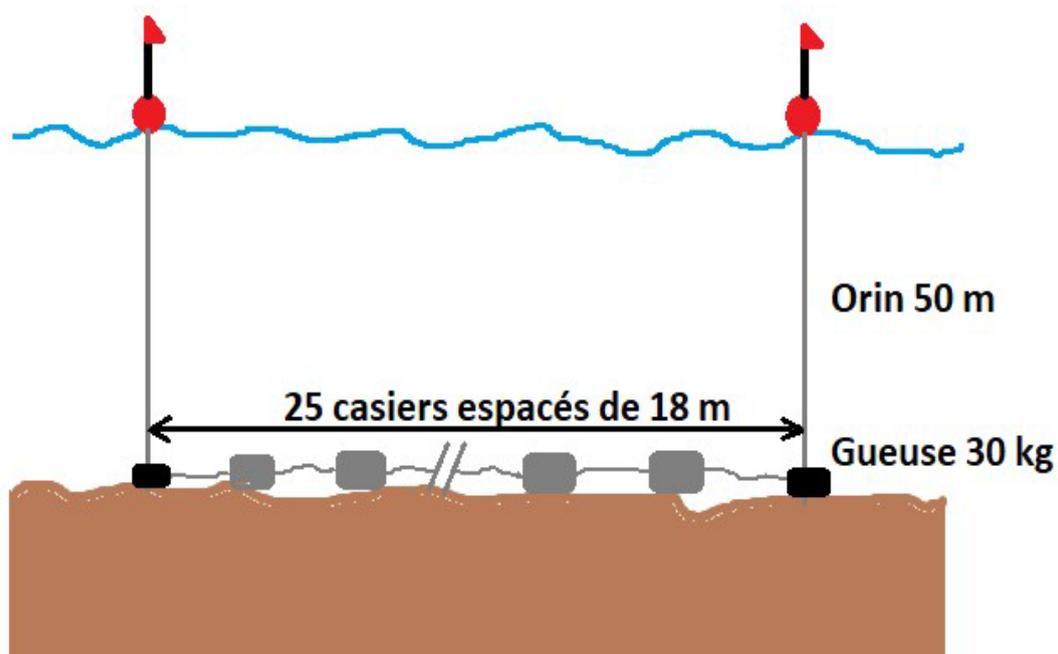


Figure 1 - Schéma d'une filière - Dessin BEAmer

L'action de pêche se déroule en deux temps :

### Virage des casiers

Le patron est à la barre et la filière est engagée sur le vire casiers (appelé râleuse dans le jargon professionnel).

Le matelot 2 saisit les casiers, les vide, allonge le bout le long de la lisse et les transmet au matelot 1 qui les range sur le pont (c'est l'opération de tassage).

Après avoir récupéré le dernier casier à bord, la gueuse de fin de filière (qui va devenir la gueuse de début de filière) est amenée au vire casiers, tandis que le patron fait route pour se positionner au prochain point de mouillage de la filière.

### Filage des casiers

Le bateau fait route à 8 nœuds, arrivé au point choisi par le patron, le bout de la gueuse tournée sur la râleuse est largué, la gueuse est mouillée, entraînant le premier casier posé sur la lisse.

Le matelot 2 lâche ensuite les casiers qu'il positionne sur la lisse et que lui tend le matelot 1.

Cette opération est renouvelée jusqu'à la fin de la filière et la gueuse de queue.

Les matelots 1 et 2 alternent dans leur tâche à chaque filière (c'est le matelot qui tasse qui tend ensuite les casiers à son collègue).

L'opération de relevage puis de remise à l'eau prend 20 à 25 minutes par filière.

Dans le cas du Fils du Vent, la mise à l'eau n'est pas automatisée, mais fait intervenir un matelot pour jeter à l'eau un à un tous les éléments de la filière.



Figure 2 - Casiers à crustacés - Gueuse - Bouée d'extrémité - Photos BEAmer

# NAVIRE

→ Nom du navire	:	FILS DU VENT
→ Immatriculation	:	CH 922393
→ Longueur hors-tout (L)	:	11,17 m
→ Largeur hors-tout (B)	:	3,87 m
→ Jauge brute (UMS)	:	7,65
→ Propulsion	:	88 kW
→ Année de construction	:	2000
→ Coque	:	Aluminium



Figure 3 - Caseyeur Fils du Vent

Le navire est armé à la petite pêche (sortie inférieure à 24 heures) et classé en 3ème catégorie de navigation (20 milles des côtes).

Le FILS DU VENT a été équipé d'une rampe de filage sur l'arrière en 2012 qui a été démontée quatre ans avant l'accident.

Deux projecteurs à LED éclairent le pont et un autre le vire casiers

# ÉQUIPAGE

Le **patron** est âgé de 40 ans. Il est titulaire du Capitaine 200 pêche et des certificats correspondants valides.

Il navigue depuis 2002 comme matelot et il patronne depuis 2010.

Il est patron du Fils du Vent depuis 2012, co-armateur du navire à 50%.

Le **matelot 1** est âgé de 40 ans. Il est titulaire du certificat d'aptitude professionnelle maritime de matelot.

Il navigue dans cette fonction depuis 2001 et sur le Fils du Vent depuis 2010.

Le **matelot 2** (victime) était âgé de 41 ans. Il était titulaire du certificat de capacité.

Il naviguait dans la fonction de matelot depuis 2000. Sur le Fils du Vent depuis 2019, il patronnait occasionnellement en remplacement du patron en titre.

Tous étaient à jour de leur visite d'aptitude médicale.

# ACCIDENT

## Heures locales UTC + 1

Le **vendredi 29 décembre 2023 à 23h50**, à 3 milles dans le sud-ouest du port de Carteret, l'équipage du navire de pêche Fils du Vent mouille une filière de casiers.

Lors de la mise à l'eau de la filière, le matelot 2 est entraîné à la mer par l'orin. Il est récupéré et remonté inconscient à bord. Malgré les soins apportés, il décède par noyade.

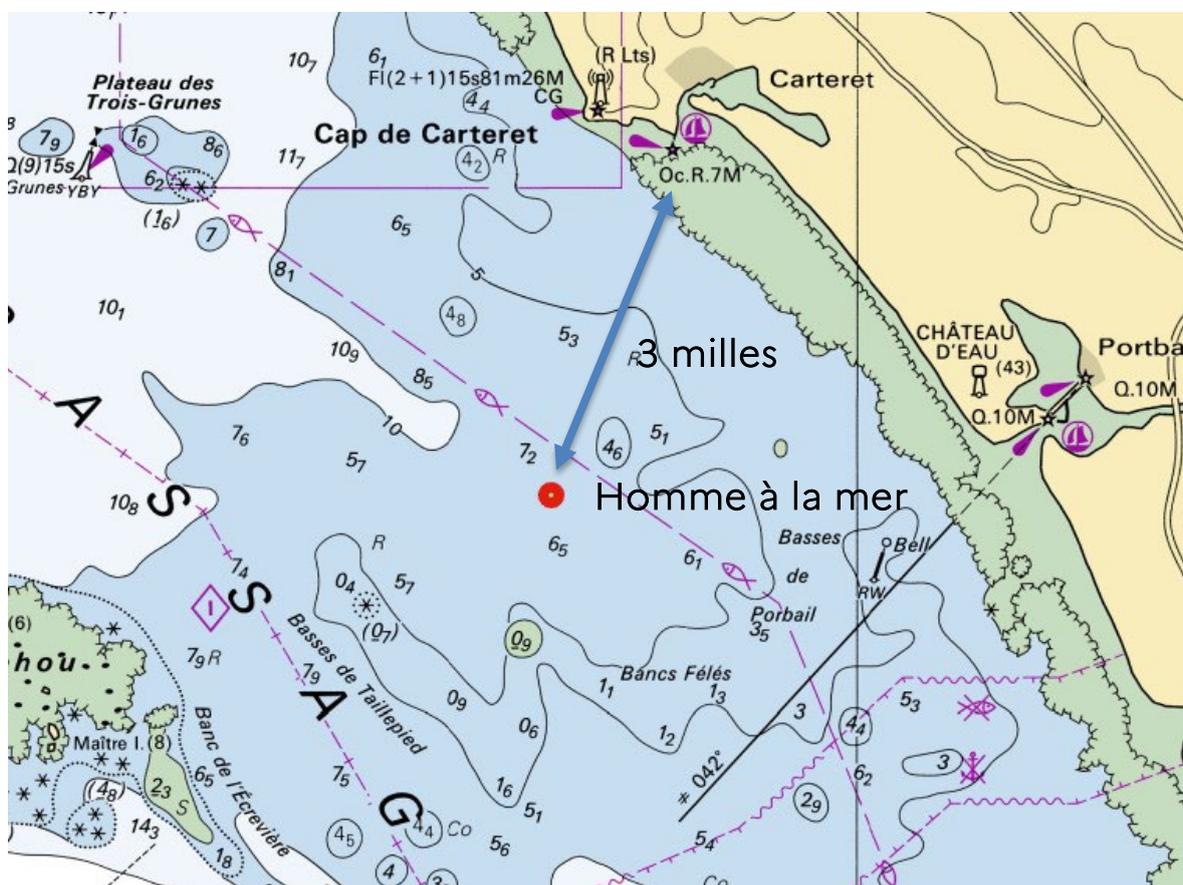


Figure 4 - Cartographie de situation de l'événement - Carte Datashom.fr

# INTERVENTION

## Heures locales UTC + 1

**Le vendredi 29 décembre 2023 à 23h50**, le matelot en charge de la mise à l'eau des casiers lors de l'opération de filage est emporté à la mer.

Il est remonté à bord par le patron et le matelot 1. Inconscient, son pouls n'est plus palpable ; immédiatement, il est déséquipé de son VFI, de son ciré et de son pull.

Le patron commence le massage cardiaque puis passe le relais au matelot 1 afin d'appeler le sémaphore de Carteret par VHF. Il leur fait part de la situation et leur donne sa position.

Le patron fait route vers le port de Carteret distant d'environ 20 minutes de route.

À **00h18 le samedi 30 décembre**, contact est pris avec le CROSS JOBOURG pour organiser l'arrivée au port en fonction de la hauteur d'eau disponible.

Le FILS DU VENT rejoint le port et le patron confirme au CROSS qu'il peut accoster à la cale de débarque par ses propres moyens.

Pendant toute la route de retour, le patron et le matelot se relaient pour le massage cardiaque et à **00h35**, le FILS DU VENT est accosté.

Le massage cardiaque est prolongé en attendant les secours.

À **00h41**, Les pompiers et la SNSM arrivent ; les pompiers relaient le patron au massage cardiaque. Ils massent la victime en attendant l'arrivée du SMUR.

À **01h03**, arrivée de l'équipe du SMUR.

À **01h25**, la victime est déclarée décédée par le médecin du SMUR.

# EXPOSÉ

---

## Heures locales UTC + 1

### Météo sur zone le 29 décembre :

Vent sud-ouest force 5 (20 nœuds)

Mer peu agitée (0,50 m de creux)

Température de la mer 10°C

Le **vendredi 29 décembre 2023 à 22h45**, le Fils du Vent appareille du port de Carteret pour une marée de pêche aux casiers.

C'est la dernière marée de l'année, le navire et l'équipage seront au repos pour un mois.

Après 20 minutes de route, la première filière est virée puis filée. Il est prévu de repositionner toutes les filières qui resteront à l'eau pendant la trêve.

La deuxième filière est virée et filée, puis la troisième est virée et tassée dans de bonnes conditions.

Le patron fait prendre au navire un cap au 270° et règle la vitesse à 8 nœuds (vitesse de filage habituelle).

Le filage de la troisième filière débute, le matelot 1 tend les casiers au matelot 2 qui les laisse filer par-dessus la lisse.

Depuis la timonerie, le patron veille alternativement le pont de travail et le plan d'eau.

À **23h50**, à la mise à l'eau du 12ème casier, le patron entend un cri. Il coupe immédiatement les gaz, débraye et se retourne. Il aperçoit le matelot 2 emporté par-dessus bord, un pied dans un cordage de casier.

Immédiatement, le patron appuie sur la touche MOB du MAX SEA, bat en arrière afin de casser l'erre et enclenche l'hydraulique du vire casiers.

Le patron sort sur le pont et le matelot 1 lui tend le cordage pour relever la filière. Il s'aperçoit que le matelot 2 a une demi-clef à la cheville et qu'il est conscient.

La botte gauche de l'homme à la mer s'enlève, il est donc détaché du cordage et à la dérive sur tribord. Il est maintenu à flot par le VFI gonflé.

Le patron se saisit d'une gaffe qu'il tend au matelot à la mer. Celui-ci parvient à s'en saisir. Il est ramené vers l'arrière tribord ou une échelle de secours fixe permet de remonter à bord.

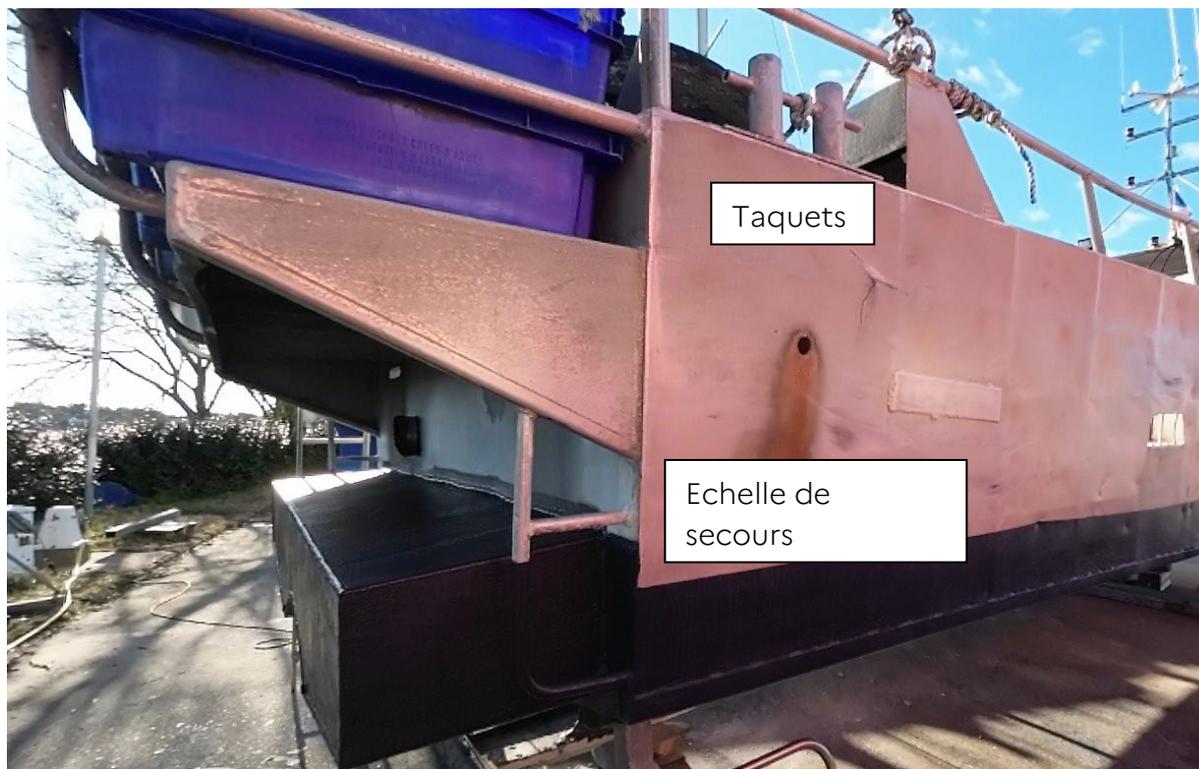


Figure 5 - Arrière tribord - Photo BEAmer

Le matelot 2 saisit le taquet tandis que le matelot 1 et le patron tentent de le hisser à bord. Le matelot 2 est épuisé et affaibli, il ne procure aucune aide aux deux hommes qui ne parviennent pas à le remonter à bord.

Le matelot 2 perd connaissance, le matelot 1 le maintient le long du bord et le patron va chercher un long cordage puis le passe autour de la victime.

A l'aide du cordage engagé dans le vire casier, les deux hommes parviennent alors à ramener le matelot 2 sur l'avant puis à le hisser à bord.

Immédiatement, la victime est déséquippée et constatant l'absence de pouls, les premiers soins lui sont donnés.

# 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 :

→ **Homme à la mer**

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.

# HOMME A LA MER

## Matériel de filage

Une rampe de filage a été installée en 2012, année où le patron s'est mis à son compte. Ce dispositif permettait un mode de filage dit « automatique » et d'autoriser un effectif de deux personnes embarqués.

Le navire pratiquait déjà la pêche aux bulots et aux crustacés. Ce dispositif a permis de démarrer l'activité avec un effectif réduit.

Il y a quatre ans, les matelots trouvaient que la rampe prenait trop de place sur le pont et compliquait les manœuvres au regard du nombre de casiers, ils ont donc demandé au patron la suppression de celle-ci.

Le Fils du Vent n'a donc plus de système de filage automatique depuis.

L'entraînement d'un marin par l'engin de pêche est considéré comme étant le risque principal sur les caseyeurs et essentiellement lors des opérations de filage où il y a une proximité directe entre le matelot et l'engin de pêche qui part à l'eau.

Au moment où le matelot s'est approché du pavois pour poser le casier sur la lisse et aider à sa mise à l'eau, il a mis le pied sur l'orin qui formant une boucle, l'a entraîné par-dessus bord.

Séparer physiquement les marins de l'orin supprime le risque d'être entraîné lors du filage.

Le dispositif de filage automatique permettait d'éviter le contact entre le marin et la filière.

L'absence de séparation physique entre le marin et l'orin de la filière est un facteur contributif de l'accident ainsi que la suppression du dispositif de filage automatique.

## Dernière marée de l'année

La pêche aux bulots, activité principale du Fils du Vent est arrêtée pendant le mois de janvier pour protéger la ressource.

C'est le moment que choisit le patron armateur pour réaliser l'entretien du navire en le mettant au sec. L'équipage est en congé pendant cette période.

Cette marée du 29 décembre est donc la dernière marée de l'année.

Avec l'approche des fêtes de fin d'année et des congés, l'équipage est plus détendu qu'à l'habitude. La perspective des réjouissances à venir a probablement accaparé leurs pensées, les distrayant involontairement de leurs tâches immédiates.

#### Analyse des facteurs humains :

Une *erreur latente* se met en place au travers de conditions préalables concernant les individus et leur disponibilité mentale : envisageant les congés et le repos à venir, inattention et relâchement provoquent une action (pied sur l'orin) qui n'aurait pas eu lieu en temps normal.

L'obscurité ne peut pas être retenue comme cause dans la mesure où l'éclairage du pont de travail était largement suffisant pour que le matelot puisse apercevoir l'orin à ses pieds.

### Récupération de l'homme à la mer

Une fois le matelot à la mer libéré de l'orin, il parvient à se saisir de la gaffe puis à se raccrocher à l'échelle de secours. Cependant, il est déjà très affaibli et proche de l'inconscience par noyade. Comme presque toujours lors d'une chute à la mer, il reste passif sans pouvoir réagir.

Remonter par une échelle de secours un homme épuisé s'avère compliqué voire impossible.

Dès lors le seul moyen de ramener l'homme à la mer inanimé à bord était d'utiliser le vire casiers, ce que le patron a fait.

# CONCLUSIONS

---

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.

Les soins apportés au matelot qui ont été prodigués par l'équipage puis par les secours n'ont pu réanimer le marin qui est décédé par noyade.

# ENSEIGNEMENTS

---

1. **2024-E-21** : Toute action pouvant générer un acte dangereux doit être réalisée en étant attentif et concentré sur la tâche à effectuer.
2. **2024-E-22** : 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.

# RECOMMANDATION

---

## Le *BEA*mer recommande :

Au patron armateur :

1. [2024-R-12](#) : de mettre en place une séparation physique entre les orins et le matelot chargé de la mise à l'eau des casiers.

Le *BEA*mer 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
- LED** : Light Emitting Diode – diode électroluminescente
- SMUR** : Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
- VFI** : Vêtement à Flottabilité intégrée



**SECRETARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer



Paris, le 30 Déc. 2023

N/réf. : BEAmer 13

## 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 E C I D E

**Article 1** : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le marin tombé à la mer du navire de pêche FILS DU VENT (CH 922393) survenu le 29 décembre 2023 au large de Carteret, Manche (une victime).

**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

Anche Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr  
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
François-Xavier RUBIN DE CERVENS  
Directeur du BEAmer



**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](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr) Site

web : [www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)

