

BEAmer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2023



SOMMAIRE

Le mot du Directeur	P3
2023 en bref	P4
Organisation et fonctionnement	P5
Bilan pour l'année 2023	P6
Activités internationales	P12
Synthèse de l'accidentologie	P16
Cartographie des événements de mer	P21
Bilan des enquêtes techniques	P25
Rapports publiés en 2023	P29



Le rapport d'activité 2023 du *BEAmer* met en lumière les défis continus de la sécurité maritime grâce aux données qui révèlent les dynamiques de la sécurité maritime en France, fournissant une aide pour un suivi ciblé dans les années à venir. Cette année on constate une tendance à la hausse des accidents par rapport aux années précédentes.

Les conditions de travail nocturnes et les environnements météorologiques difficiles sont souvent des facteurs contributifs aux accidents maritimes, accentuant le besoin d'une surveillance accrue et d'une préparation adéquate des équipages. L'efficacité des systèmes de surveillance tels que l'AIS et la formation continue des équipages sont cruciales pour atténuer ces risques.

En réponse aux incidents survenus, le *BEAmer* a publié quinze recommandations en 2023 visant à prévenir la récurrence de tels accidents, ciblant principalement l'amélioration des pratiques de travail et des équipements de sécurité. Ces mesures sont essentielles pour renforcer la sécurité à bord et sont complétées par une réglementation adaptée et des contrôles rigoureux, ainsi qu'à une coopération internationale pour une gestion efficace des risques maritimes.

Les incidents des navires de pêche, représentent la très grande majorité des enregistrements.

Lors de du recueil des témoignages et de la sortie du rapport définitif, la prise en compte des familles et des survivants est une préoccupation majeure du *BEAmer*. Afin d'améliorer la gestion des détresses psychologiques post-accident, le *BEAmer* collabore étroitement avec le Centre Ressource d'Aide Psychologique En Mer (CRAPEM) et le Service Social des Gens de Mer (SSM). Cette coopération met l'accent sur un soutien immédiat pour atténuer l'impact émotionnel des événements traumatisants, visant à offrir une réponse plus humaine et efficace après les accidents.

Sur la scène internationale, le *BEAmer* collabore étroitement avec d'autres autorités d'enquête étrangères, renforçant la coopération internationale pour la sécurité maritime. Outre les enquêtes menées conjointement, cette collaboration se manifeste notamment par sa participation aux réunions de comités internationaux tel que le sous-comité III de l'Organisation Maritime Internationale, qui sont dédiés à l'amélioration des instruments réglementaires. Le *BEAmer* joue un rôle actif au sein du MAIIF (*Marine Accident Investigators' International Forum*) et de l'EMAIF (son émanation au niveau européen), facilitant les échanges d'expériences et l'amélioration des pratiques d'enquête. Enfin l'implication du *BEAmer* dans le cadre de coopération permanente (PCF) de l'Union européenne et les discussions sur l'évolution de la directive 2009/18/CE sur les enquêtes après accidents maritimes, illustrent son engagement en faveur de l'amélioration des standards de sécurité maritime au niveau communautaire.

François-Xavier RUBIN DE CERVENS

Directeur du *BEAmer*



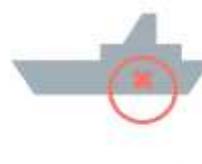
536 accidents



25 décès ou disparus



200 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 *BEAMer*, 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 *BEAMer* 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 *BEAMer* 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 *BEAMer* 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 *BEAMer* 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 *BEAMer* 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 *BEAMer*.

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 *BEAMer*, 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 *BEAMer* étudie tous les retours et modifie éventuellement le rapport en conséquence.

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

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

BILAN POUR L'ANNÉE 2023

// 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.

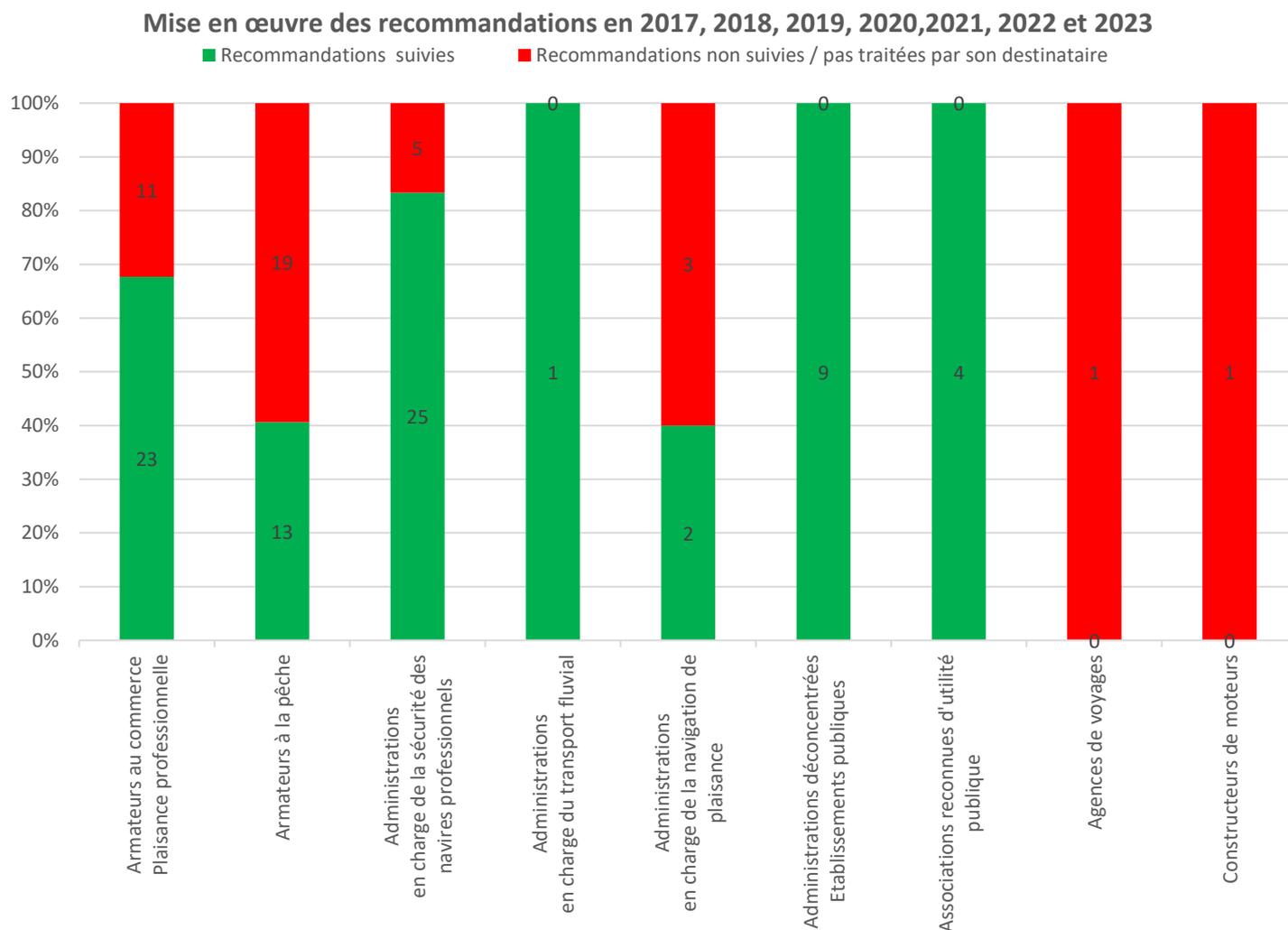
Au cours de l'année 2023 le *BEAMER* a publié 10 rapports d'enquêtes techniques concernant des accidents survenus en 2021 et 2022. Ces rapports ont donné lieu à l'émission de 15 recommandations :

RECOMMANDATION	NAVIRE	NATURE DE L'ÉVÉNEMENT	DÉSTINATAIRE	SUITE DONNÉE
De mettre en place une organisation du travail à la mer permettant une veille permanente effective.	MYLANOH	Naufrage pendant une opération de pêche	À l'armateur du navire	Pas de réponse
De veiller à la mise en œuvre effective de l'AIS sur l'ensemble de la flotte concernée par l'arrêté n°164/2021 du 10/11/2021, rendant obligatoire la délibération n°2021/CSJ-BC-E-24 du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Normandie relative aux conditions d'exploitation du gisement « bande côtière coquille Saint-Jacques secteur Seine-Maritime ».	MYLANOH	Naufrage pendant une opération de pêche	À l'administration maritime et au comité régional des pêches maritimes	Recommandation prise en compte
De prévenir systématiquement l'administration du pavillon lorsqu'un de ses navires doit naviguer hors des limites qui lui sont réglementairement autorisées pour que celle-ci puisse donner les conditions dans lesquelles le navire pourrait être autorisé à sortir de sa zone de navigation réglementaire.	TRESTA STAR	Echouement durant un cyclone	À l'armement du navire	Recommandation prise en compte
De mettre en place des procédures permettant de s'assurer qu'un navire au mouillage durant plusieurs mois soit maintenu dans un état lui permettant d'utiliser toute sa propulsion.	TRESTA STAR	Echouement durant un cyclone	À l'armement du navire	Recommandation prise en compte
D'étudier les mesures de réglementation portuaire à prendre en cas de cyclone pour les navires qui ne sont pas autorisés à naviguer en haute mer.	TRESTA STAR	Echouement durant un cyclone	À l'administration mauricienne	Pas de réponse
De s'assurer, à la lumière de cet accident de la pertinence et de la chronologie des actions immédiates à entreprendre et de compléter les fiches réflexes incendie en conséquence.	CMA CGM TITUS	Incendie du compartiment machine	À l'armement du navire	Recommandation prise en compte et mise en œuvre par l'armement

De procéder à une campagne de contrôle des feux de navigation des navires de plaisance, ainsi que des navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC).	RUM N'FISHING / LE YAKUZA'S BOAT	Abordage entre un navire de plaisance à usage personnel et un navire de plaisance à utilisation commerciale	À l'Administration maritime de Martinique	Recommandation prise en compte et dans l'attente des retours de la campagne
D'engager une réflexion en consultant l'administration des TAAF concernant l'amélioration possible de l'éclairage des postes de travail lors des phases délicates, tout en minimisant l'impact sur la population aviaire.	CAP HORN 1	Homme à la mer	À l'armement du navire	Recommandation prise en compte
De revoir la procédure de filage de la palangre afin de limiter l'intervention humaine au strict minimum.	CAP HORN 1	Homme à la mer	À l'armement du navire	Recommandation prise en compte et mise en œuvre par l'armement
De mettre en œuvre une politique de préservation des matériels impliqués dans un accident afin de permettre leur analyse.	GUEOTEC	Chute d'objet	À l'armement du navire	Recommandation prise en compte
À la lumière de cet accident, refaire une analyse de l'organisation du travail concernant le contrôle des ganses.	GUEOTEC	Chute d'objet	À l'armement du navire	Recommandation prise en compte
De mettre en œuvre un moyen d'alerte sur le pont.	GUEOTEC	Chute d'objet	À l'armement du navire	Recommandation prise en compte
De mettre en place une instruction spécifique afin d'être en mesure de suivre l'état de fonctionnement des appareils du bord, en particuliers ceux requis par les certificats de sécurité.	PING TAI RONG 49	Echouement	À l'armement du navire	Pas de réponse
De s'assurer du bon niveau de qualification de ses capitaines et officiers quant à l'usage des cartes électroniques.	PING TAI RONG 49	Echouement	À l'armement du navire	Pas de réponse
De fournir à ses capitaines les textes des règlements locaux traduits en Chinois.	PING TAI RONG 49	Echouement	À l'armement du navire	Pas de réponse

Sur les 15 recommandations émises en 2023, 5 sont restées sans réponse (en termes de suivi des recommandations, il y a 67% de retours en 2023, les taux de retours avaient été de 72% en 2022, 88% en 2021, 56% en 2020, 82% en 2019, 100% en 2018 et 86% en 2017).

Le graphique ci-dessous permet d'appréhender le niveau de mise en œuvre des recommandations du *BEAMer* depuis 2017.



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 2023

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 coûté la 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.

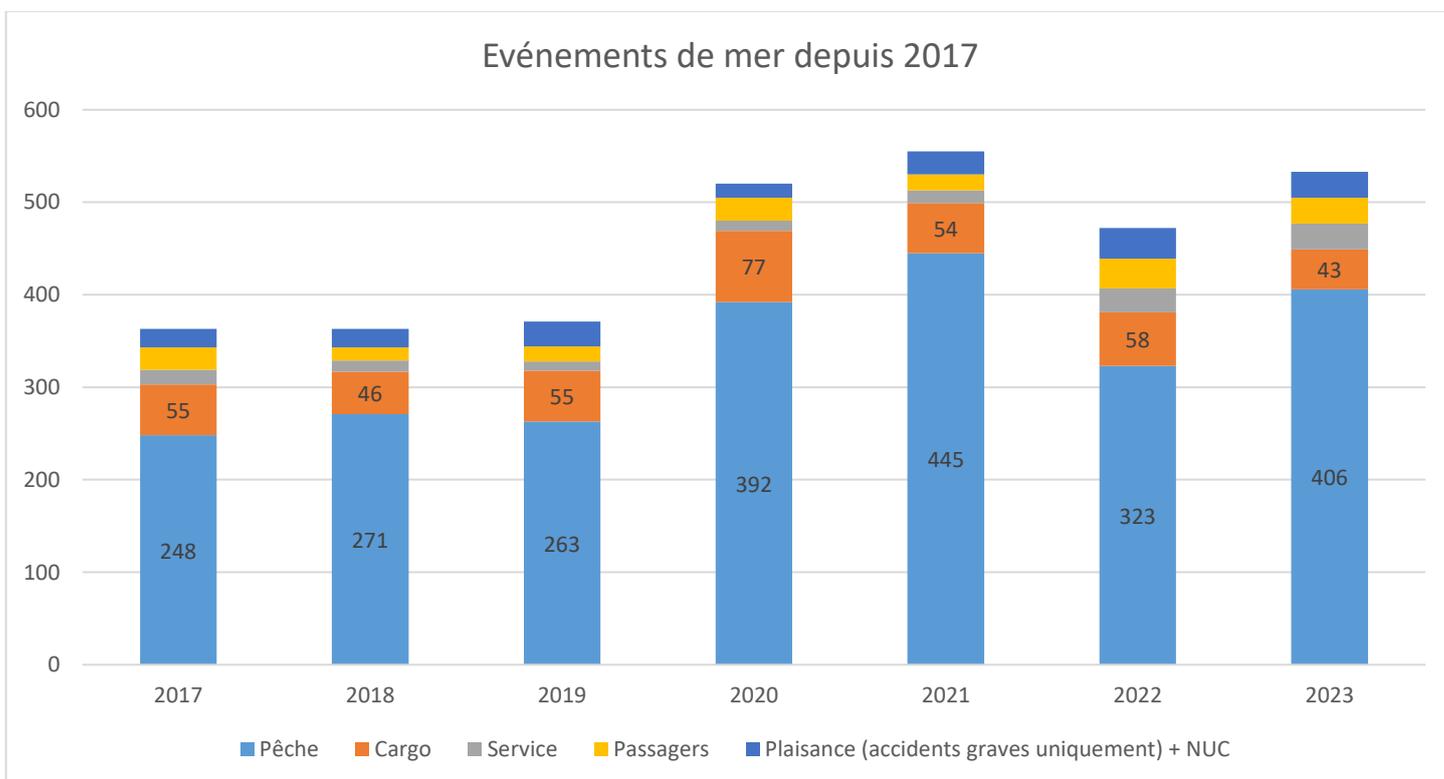
En 2023, sur les milliers d'événements analysés par le *BEA*mer, 537 accidents, y compris les accidents du travail maritime, ont été plus particulièrement relevés.

À titre indicatif, fin 2023, la flotte française est composée de 14448 navires professionnels :

- 3718 navires de charge (tout navire professionnel autre qu'un navire à passagers, un navire de pêche ou un navire de plaisance), dont 115 navires de transport de marchandises liquides ou solides et 234 navires de service maritime et portuaire de plus de 100 UMS ;
- 721 navires à passagers armés au long cours ou au cabotage ;
- 5859 navires de pêche, dont 213 d'une longueur supérieure à 24 m, et 2397 navires conchylicoles ;
- 1679 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 a doublé en 5 ans avec 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/>



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 *BEA*mer à publier des statistiques sur l'accidentologie des marins professionnels

// Bilan sur 7 ans

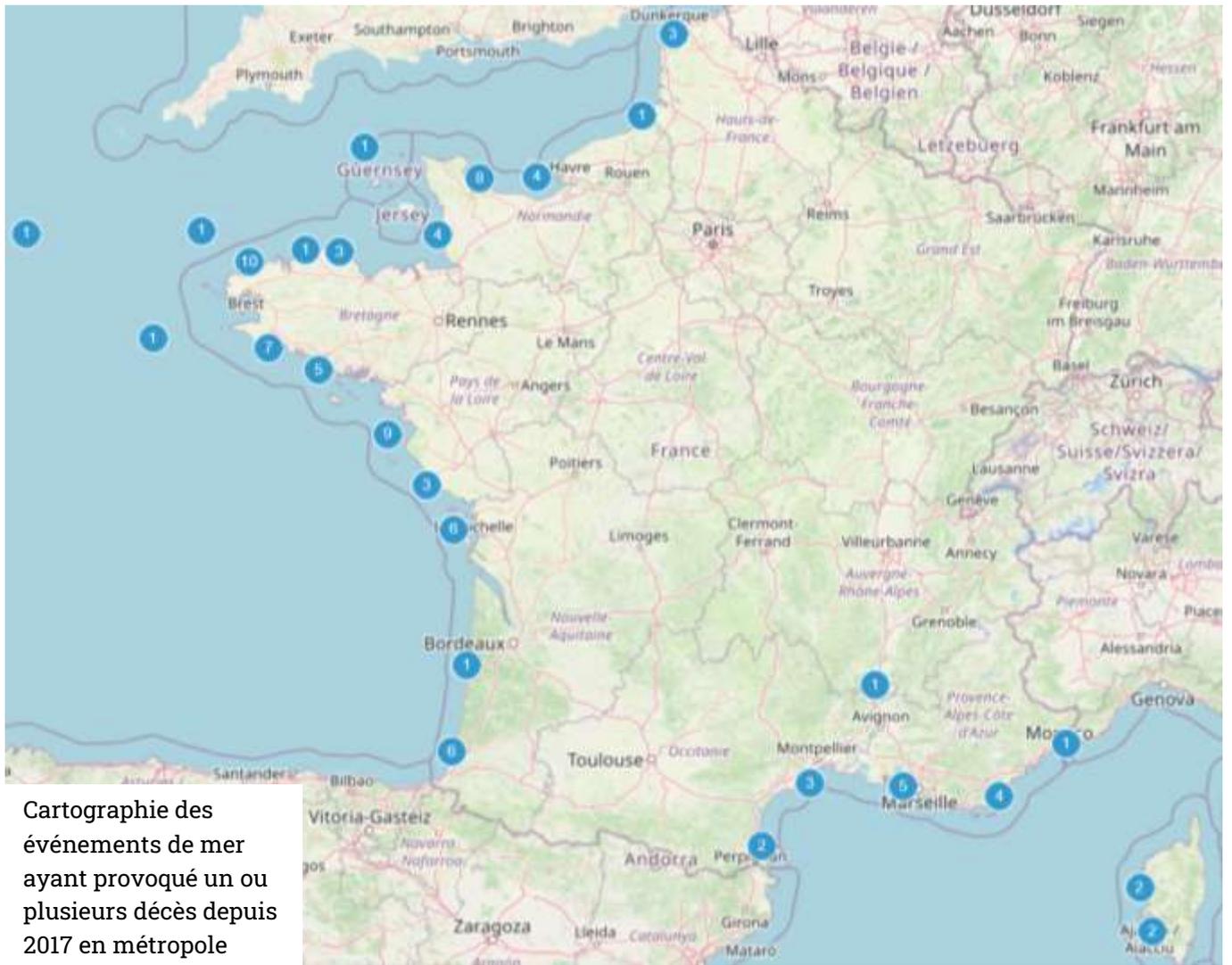
Les avaries de propulsion et les accidents du travail maritime représentent la grande majorité des événements de mer (les deux tiers) :

- En 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.
- En 2017, 363 événements de mer ont été répertoriés avec 130 avaries de propulsion et 141 accidents du travail maritime.

Concernant la plaisance, ne sont répertoriées par le *BEA*mer que les accidents concernant les navires de plaisance à utilisation commerciale 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 :

- 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).
- 11 décès ou disparitions en 2017 dans le périmètre professionnel (dont 5 à la pêche, 2 sur des navires de commerce et 4 sur des NUC).



Cartographie des événements de mer ayant provoqué un ou plusieurs décès depuis 2017 en métropole

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 comme 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 :

1. **Révision du Code pour les enquêtes sur les accidents maritimes** : Le Sous-comité a envisagé une révision complète du Code, recevant un fort soutien et invitant à des propositions détaillées pour une révision exhaustive.
2. **Analyse des accidents** : Examen de 27 rapports d'accidents maritimes pour en tirer des enseignements pertinents.
3. **Diffusion des enseignements tirés** : Approbation et publication sur le site de l'OMI des leçons apprises des accidents maritimes.

4. **Prévention des chutes de hauteur et pertes de conteneurs en mer** : Propositions pour développer des directives sur la sécurité des marins face aux risques de chute et pour prévenir la perte de conteneurs, à examiner plus avant par les sous-comités compétents.
5. **Sécurité sur les bateaux de pêche - Homme à la mer** : Discussion sur l'amélioration de la localisation des personnes tombées à la mer, avec des recommandations pour des actions futures par le Sous-comité NCSR.



// MAIIF et le eMAIIF

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.



Lors de la session 2023 du eMAIIF organisée à Copenhague, prenant la suite de son collègue néerlandais, le directeur du *BEAMer* a été élu Chairman.

Y ont été abordés en particulier les thèmes suivants :

1. **Ciblage de l'analyse d'enquête** : Détermination du focus de l'enquête après classification des données, choix parmi divers cadres explicatifs (gestion du personnel, interaction homme-machine, etc.), résolution de problèmes éventuels.
2. **Ciblage du rapport d'enquête** : Adaptation du rapport d'accident aux divers publics (proches, industriels, etc.), gestion des attentes variées tout en communiquant efficacement les résultats.
3. **Accidents impliquant des dockers** : Gestion des interactions entre autorités de sécurité portuaire et bureaux d'enquête, diffusion des résultats d'enquêtes aux capitaineries, discussion sur la nécessité de traiter ce sujet lors de la réunion annuelle du MAIIF.

// 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 BEAMer participe systématiquement aux réunions du PCF.

La réunion du PCF, s'est tenu à Lisbonne, au siège de l'EMSA, du 26 au 29 juin 2023. A l'occasion de cette réunion de l'ensemble des autorités d'enquêtes de l'UE, ont été abordés en particulier le projet de texte de la révision de la directive 2009/18/CE, les nouvelles technologies disponibles pour les enquêtes, l'amélioration des données (deux soumissions françaises dont une sur les champs éoliens avec l'Allemagne et Pays-Bas), l'élément humain, les incendies de batteries.



Par ailleurs le BEAMer a participé à de nombreuses réunions relatives à cette révision de la directive 2009/18/CE. Adoptée en 2009, elle visait à améliorer la sécurité maritime en tirant des leçons des accidents et en empêchant qu'ils ne se reproduisent.

Les objectifs spécifiques de la révision de la directive sont les suivants :

- Améliorer la protection des navires de pêche, de leur équipage et de l'environnement.
- Renforcer la sécurité maritime dans l'ensemble de l'Union européenne.
- Assurer une application plus cohérente des règles de sécurité maritime.
- Contribuer à la prévention des accidents de mer.

En 2023, la Cour des Comptes européenne a réalisé un audit de la France visant à apprécier dans quelle mesure les actions de l'UE pour lutter contre la pollution marine causée par les navires ont été correctement conçues et mises en œuvre.



// 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 avril de l'année dernière, le BEA mer a eu l'honneur de recevoir, en particulier, Mme Lianne Van der Veen du Dutch Safety Board, présidente du MAIIF et de M. Ioannis Mispinas, Chef de l'unité sécurité et sûreté de l'EMSA.

À cette occasion, outre les interventions effectuées par les représentants du MAIIF et de l'EMSA, ont été présentés le rapport d'enquête d'un accident grave survenu en 2022 et les chiffres de l'accidentologie de cette même année. La clôture de ce séminaire, dont la thématique était la coopération entre organismes d'enquêtes, a été effectuée par M. Eric Banel Directeur Général de la DGAMPA.



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.

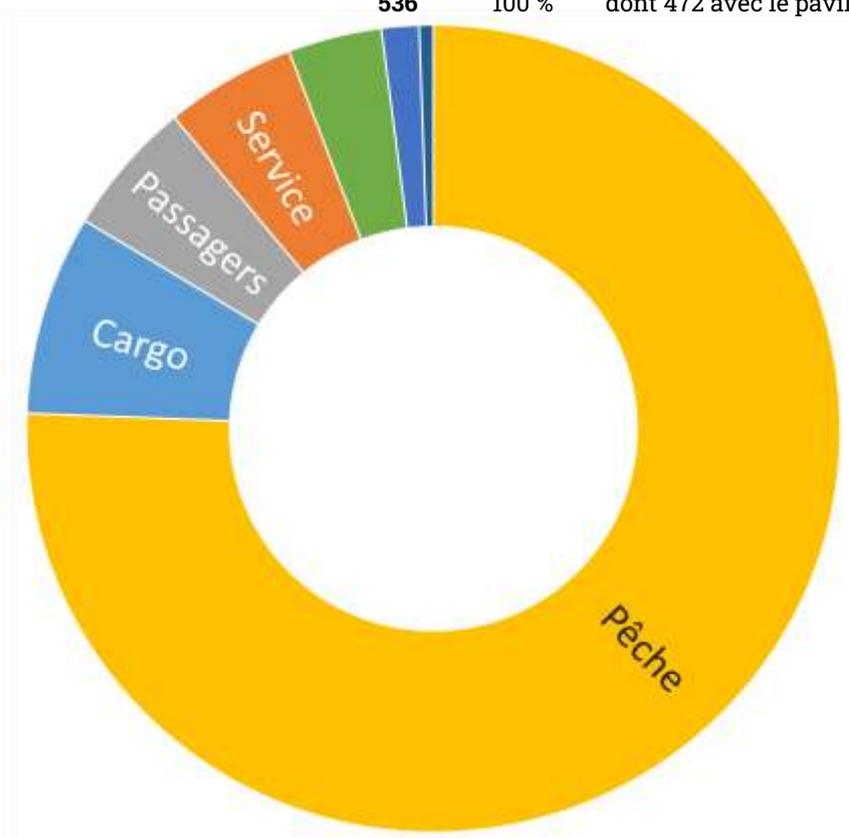
La flotte de commerce se divise en plusieurs branches : celle des navires de charge avec le transport de marchandises (navires citernes et navires de charge comme les porte-conteneurs ou les cargos), celle des navires de service maritime et portuaire (câbliers, offshore, navires de recherche et tous 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 organisée 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 2023 par le BEAmer suivant le type d'activité

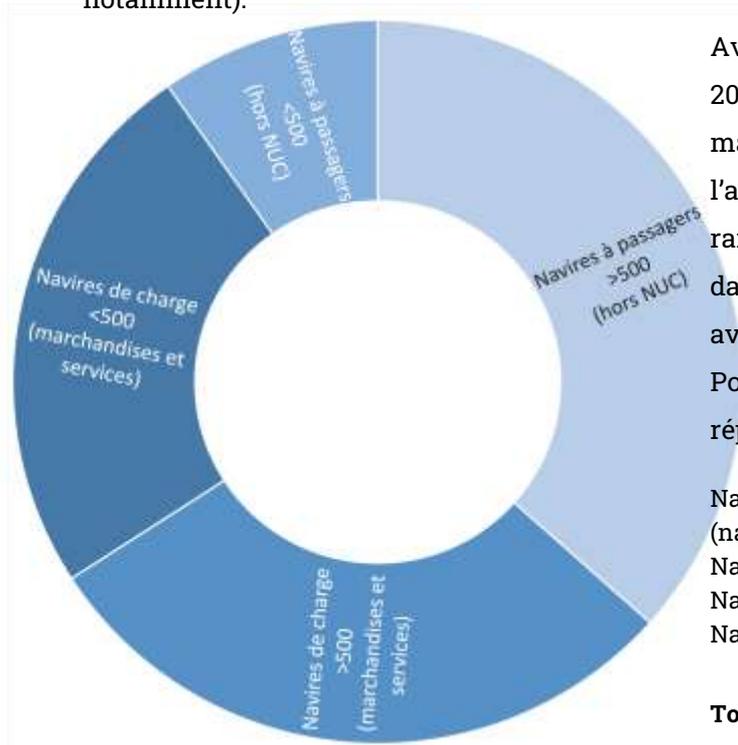
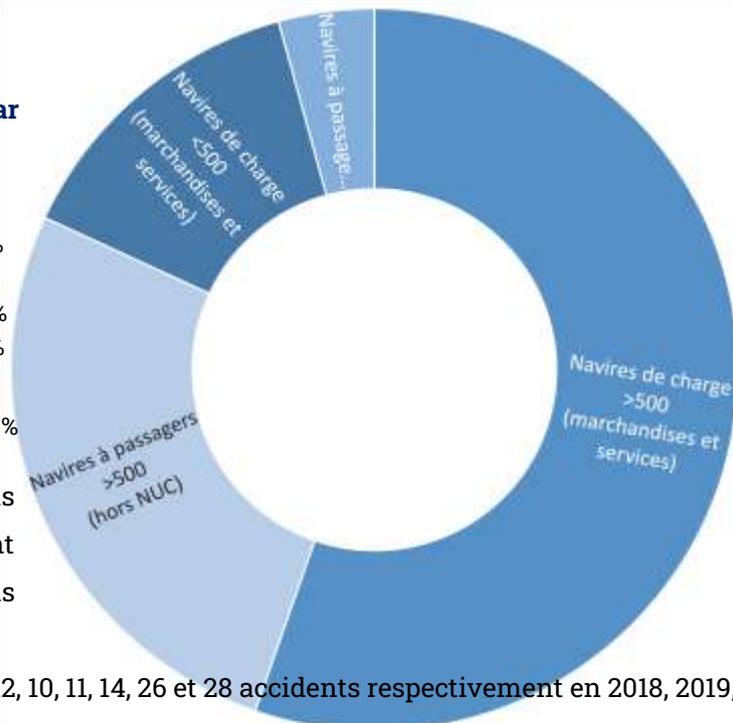
Transport de marchandises (cargos)	43	8 %	dont seulement 8 avec le pavillon français
Navires de service maritime et portuaire	28	5 %	dont 20 avec le pavillon français
Navires à passagers	28	5 %	dont 19 avec le pavillon français
Navires de pêche	406	76 %	dont 399 avec le pavillon français
Navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC)	8	1,5 %	dont 7 avec le pavillon français
Navires de plaisance (accidents graves et mortels)	20	4 %	dont 19 avec le pavillon français
Autres	3	0,5 %	
Total	536	100 %	dont 472 avec le pavillon français



// Répartition des événements de mer enregistrés en 2023 par le BEA mer au commerce (hors NUC)

Navires à passagers de plus de 500 UMS (navires de croisière et navires rouliers à passagers)	24	26 %
Navires à passagers de moins de 500 UMS	4	4 %
Navires de charge de plus de 500 UMS	52	56 %
Navires de charge de moins de 500 UMS	13	14 %
Total	93	100 %

Ces chiffres incluent également 52 navires étrangers dans les eaux sous juridiction françaises lors de l'événement (pertes de propulsion, accidents de personnes et collisions notamment).



Avec 12, 10, 11, 14, 26 et 28 accidents respectivement en 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 et 2023 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)	15	37 %
Navires à passagers français de moins de 500 UMS	4	10 %
Navires de charge français > 500 UMS	12	29 %
Navires de charge français < 500 UMS	10	24 %
Total	41	100 %

// Répartition des accidents à bord des navires à passagers de moins de 500 UMS battant pavillon français

4 événements de mer ont été comptabilisés sur des navires à passagers de 15 à 25 m de longueur.

Nature des accidents

Collision avec un navire au mouillage	1	25 %
Panne moteur	1	25 %
Accident corporel d'un passager (dont un mortel)	2	50 %

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

7 événements de mer ont été comptabilisés sur des NUC de 7 à 15 m de longueur et une avarie de barre sur un yacht professionnel étranger de 100 m.

Nature des accidents

Abordage	1	14 %
Echouement	2	29 %
Voie d'eau	1	14 %
Explosion / Incendie	1	14 %
Accident corporel (un passager et un membre d'équipage)	2	29 %

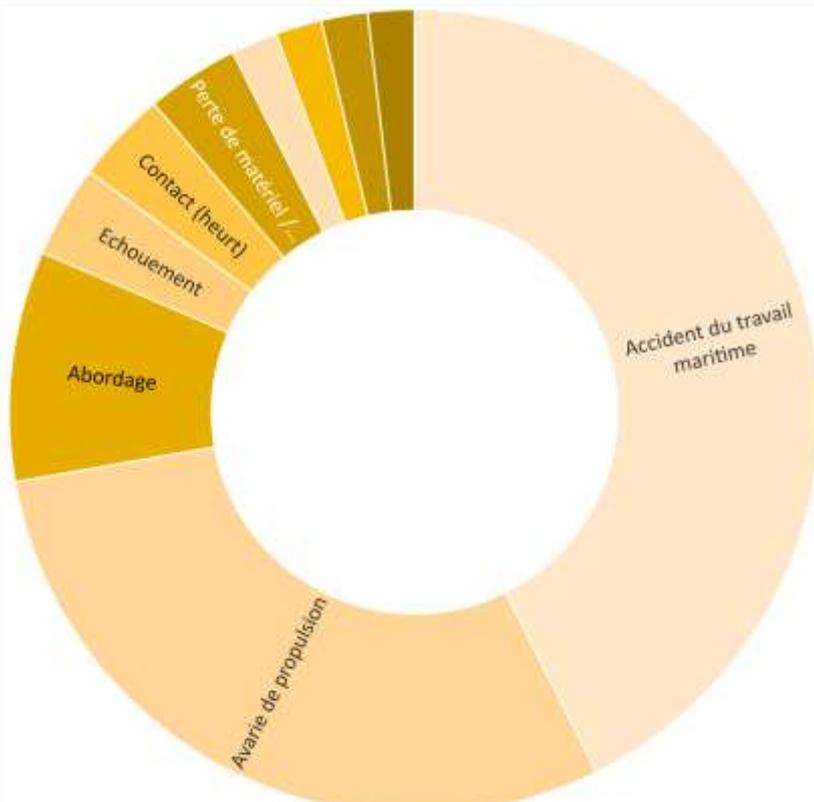
// Répartition des accidents survenus à bord des navires de charge de plus de 500 UMS

Type de navire

Cargos	21	40 %
Porte-conteneurs	8	15 %
Navires citerne	13	25 %
Navires de service maritime	10	20 %
Total	52	100 %

Nature des accidents

Panne électrique	1	2 %
Perte de matériel / cargaison	2	4 %
Abordage	5	10 %
Incendie / explosion	1	2 %
Heurt	2	4 %
Echouement	2	4 %
Avarie de propulsion	16	30 %
Accident du travail maritime	23	44 %

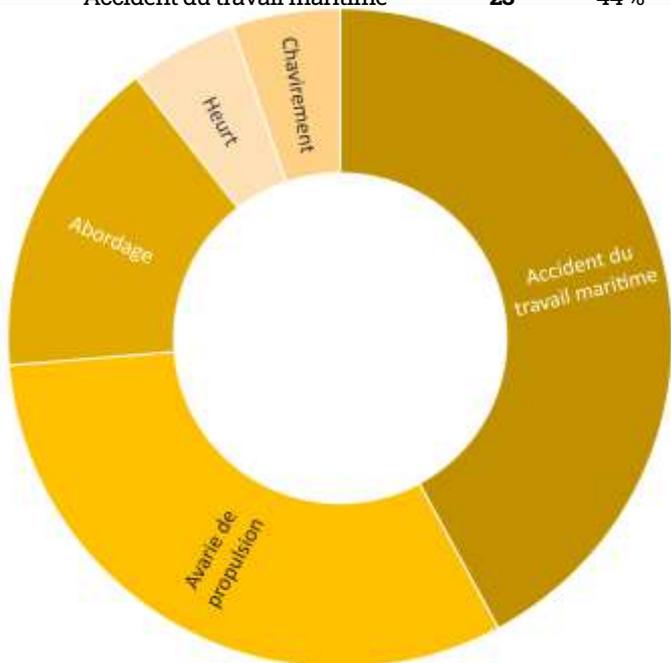


// Répartition des accidents survenus à bord des navires de charge de moins de 500 UMS

En 2023, sur 19 accidents sur des navires de charge ou de services maritime et portuaire, 16 concernent des navires battant pavillon français.

Nature des accidents

Abordage	3	16 %
Avarie de propulsion	6	32 %
Heurt	1	5 %
Chavirement	1	5 %
Accident du travail maritime	8	42 %

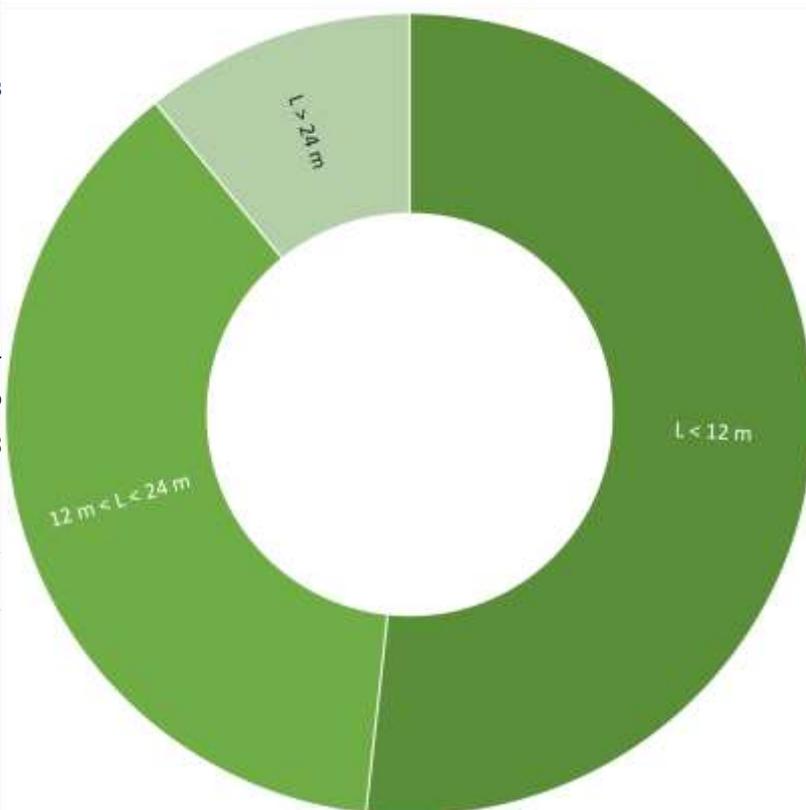


// Répartition des accidents survenus à bord des navires de pêche

L > 24 m	(213 navires)	44	11 %
12 m < L < 24 m	(685 navires)	152	37 %
L < 12 m	(4961 navires)	210	52 %
Total		406	100 %

Si la proportion d'accidents par flottille change peu le nombre d'accidents a augmenté cette année (406 contre 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 (45% du total des accidents).



En données brutes, les chalutiers sont les navires où il y a également le plus d'accidents :

Nombre d'accidents de navires de pêche de plus de 24 m par type

Senneur	3	7 %
Chalutier	20	45 %
Fileyeur	3	7 %
Autre	18	41 %

Nombre d'accidents de navires de pêche de moins de 24 m et de plus de 12 m par type

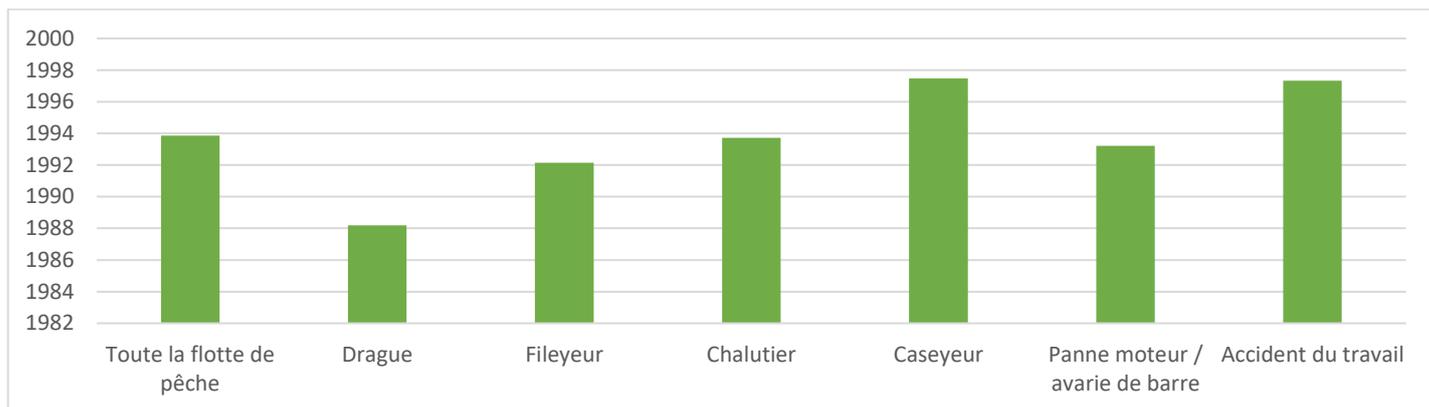
Senneur	5	3 %
Chalutier	102	67 %
Caseyeur	2	1,5 %
Fileyeur	19	13 %
Ligneur	3	2 %
Drague	4	2,5 %
Autre	17	11 %

Nombre d'accidents de navires de pêche de moins de 12 m par type

Chalutier	62	29 %
Caseyeur	25	12 %
Fileyeur	49	23 %
Ligneur	14	7 %
Drague	12	6 %
Autre	48	23 %

À la pêche, il y a eu 10 décès ou disparitions en 2023. Ces drames concernent un naufrage devant Saint-Jean-de-Luz (deux victimes), un accident devant Roscoff, un naufrage en Baie de Seine, un chavirement au large des Sables d'Olonne, un chavirement sur l'étang de Leucate, un chavirement dans la passe de Maupiti (Polynésie Française), deux disparitions en mer dans le Pacifique et dans les Caraïbes et un homme à la mer au large de Carteret.

// Année de construction moyenne des navires de pêches ayant subi un accident en 2023



La moyenne d'âge des navires de pêche ayant subi un événement de mer est de 30 ans et 1 mois et 5 jours.

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

Navires de pêche de plus de 24 m

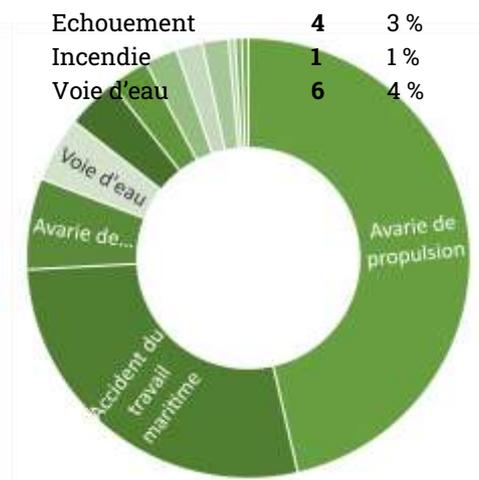
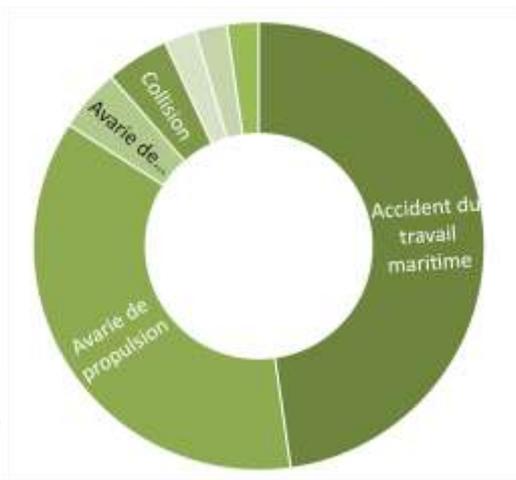
Accident du travail	21	48 %
Avarie de propulsion	16	36 %
Voie d'eau	1	2 %
Echouement	1	2 %
Perte de matériel	1	2 %
Abordage	2	5 %
Avarie de barre	2	5 %

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

Abordage	5	3 %
Accident du travail	37	24 %
Avarie de barre	14	9 %
Avarie électrique	3	2 %
Avarie de propulsion	80	53 %
Homme à la mer	2	1 %
Echouement	4	3 %
Incendie	1	1 %
Voie d'eau	6	4 %

Navires de pêche de moins de 12 m

Abordage	7	3 %
Accident du travail	20	9,5 %
Avarie de barre	12	6 %
Avarie électrique	1	0,5 %
Avarie de propulsion	135	64 %
Chavirage	10	5 %
Contact (heurt)	2	1 %
Echouement	7	3 %
Incendie	4	2 %
Homme à la mer	4	2 %
Voie d'eau	8	4 %



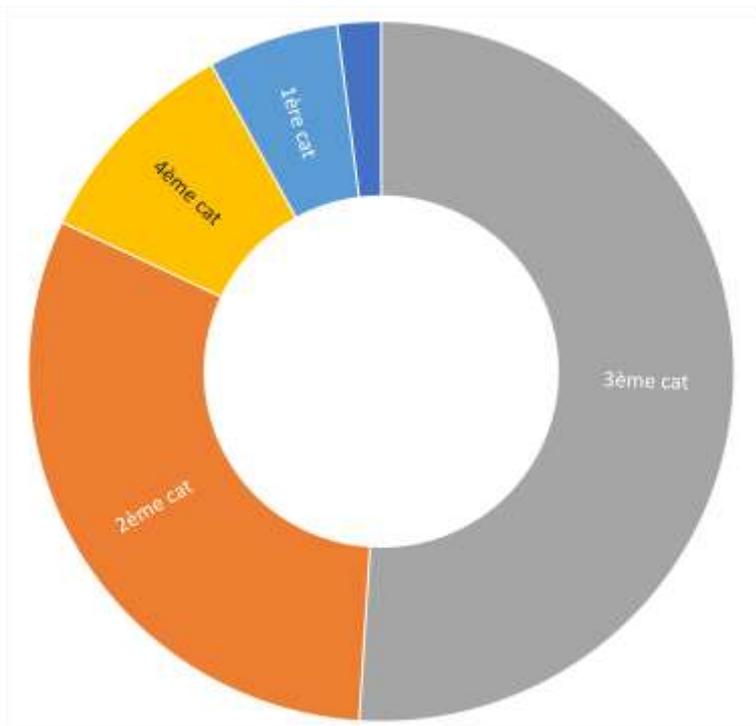
// Répartition par catégorie de navigation des accidents survenus à bord des navires professionnels battant pavillon français

1 ^{ère} cat	6 %
2 ^{ème} cat	31 %
3 ^{ème} cat	51 %
4 ^{ème} cat	10 %
5 ^{ème} cat	2 %
Total	100 %

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

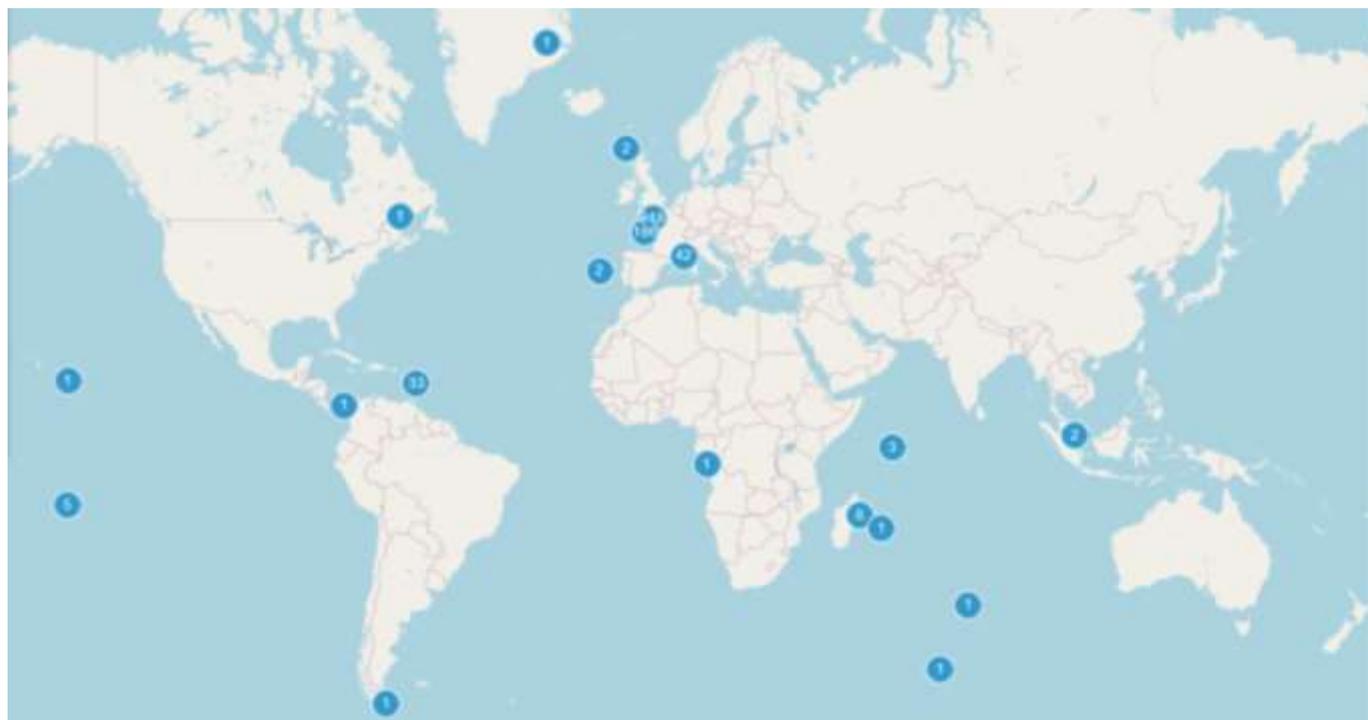
- 1^{ère} cat : toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.
- 2^{ème} cat catégorie : navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance 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, 37% 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 DES ÉVÉNEMENTS DE MER

// Monde

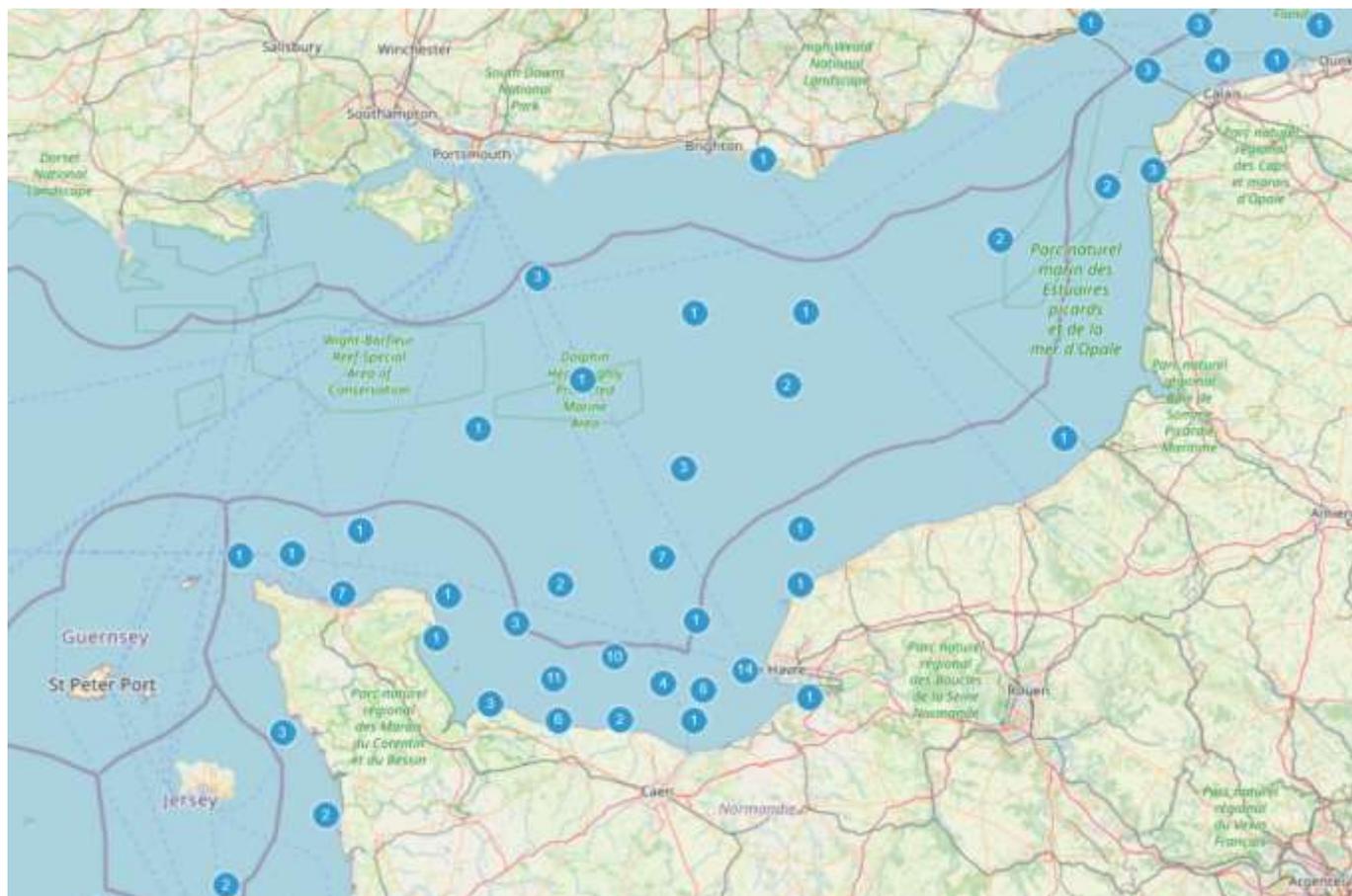


// Métropole



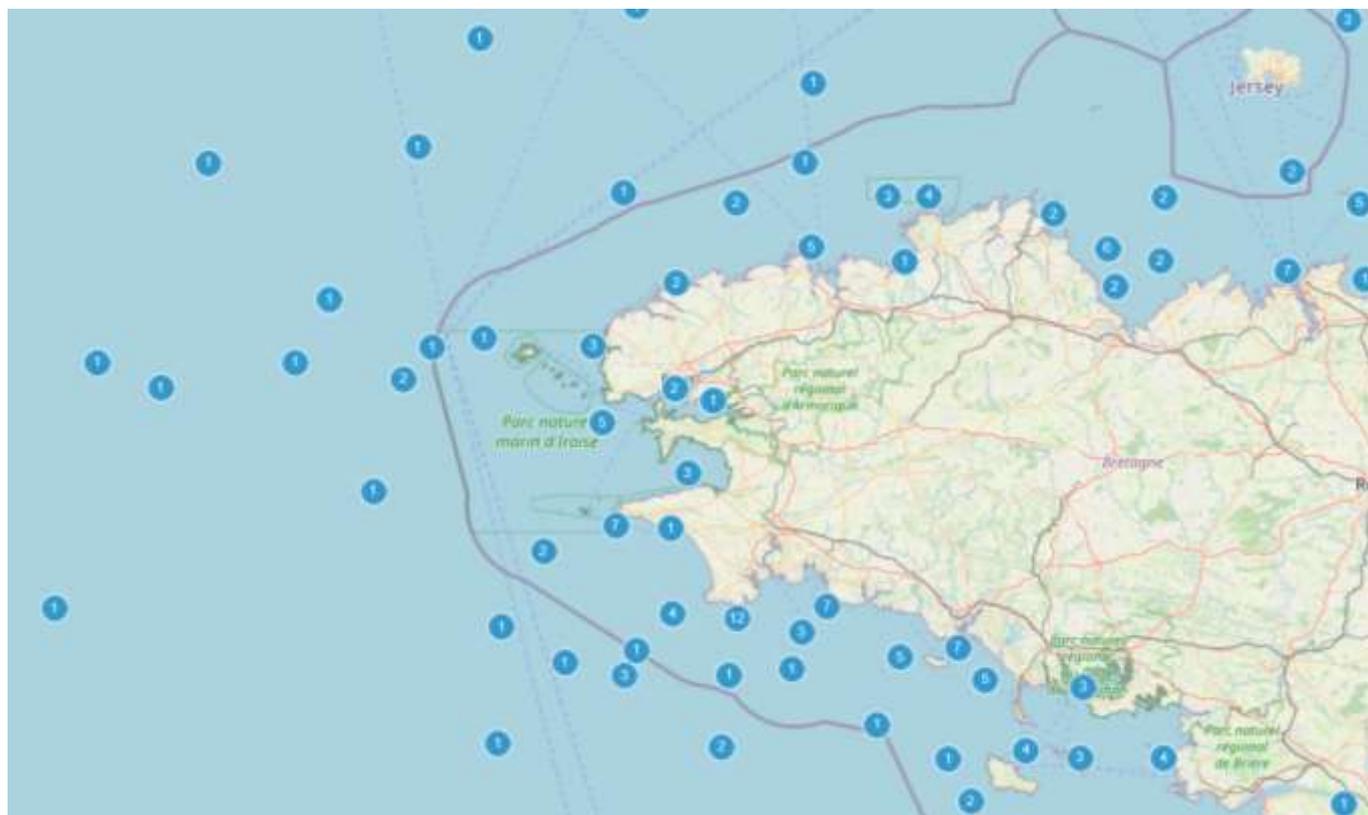
Parmi tous les événements de mer répertoriés, lorsqu'il s'agit d'un accident du travail, celui-ci est enregistré dans notre base de données uniquement s'il a nécessité une intervention, à savoir, a minima, une consultation avec le centre de consultation médicale maritime de Toulouse suivie d'un déroutement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

// Mer du Nord / Manche Est

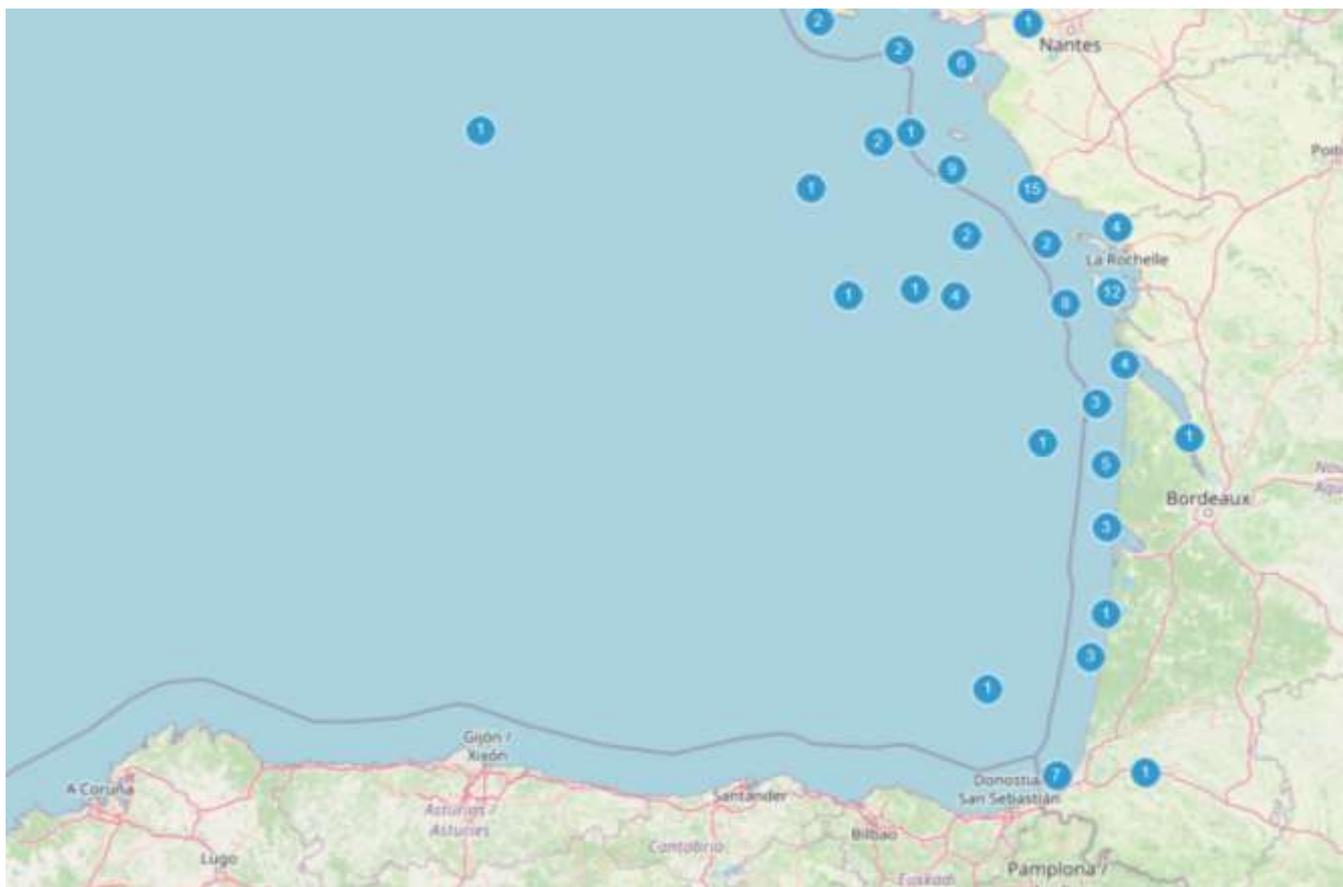


En 2022 et en 2023, 15 % des accidents au niveau national sont survenus dans la Baie de Seine.

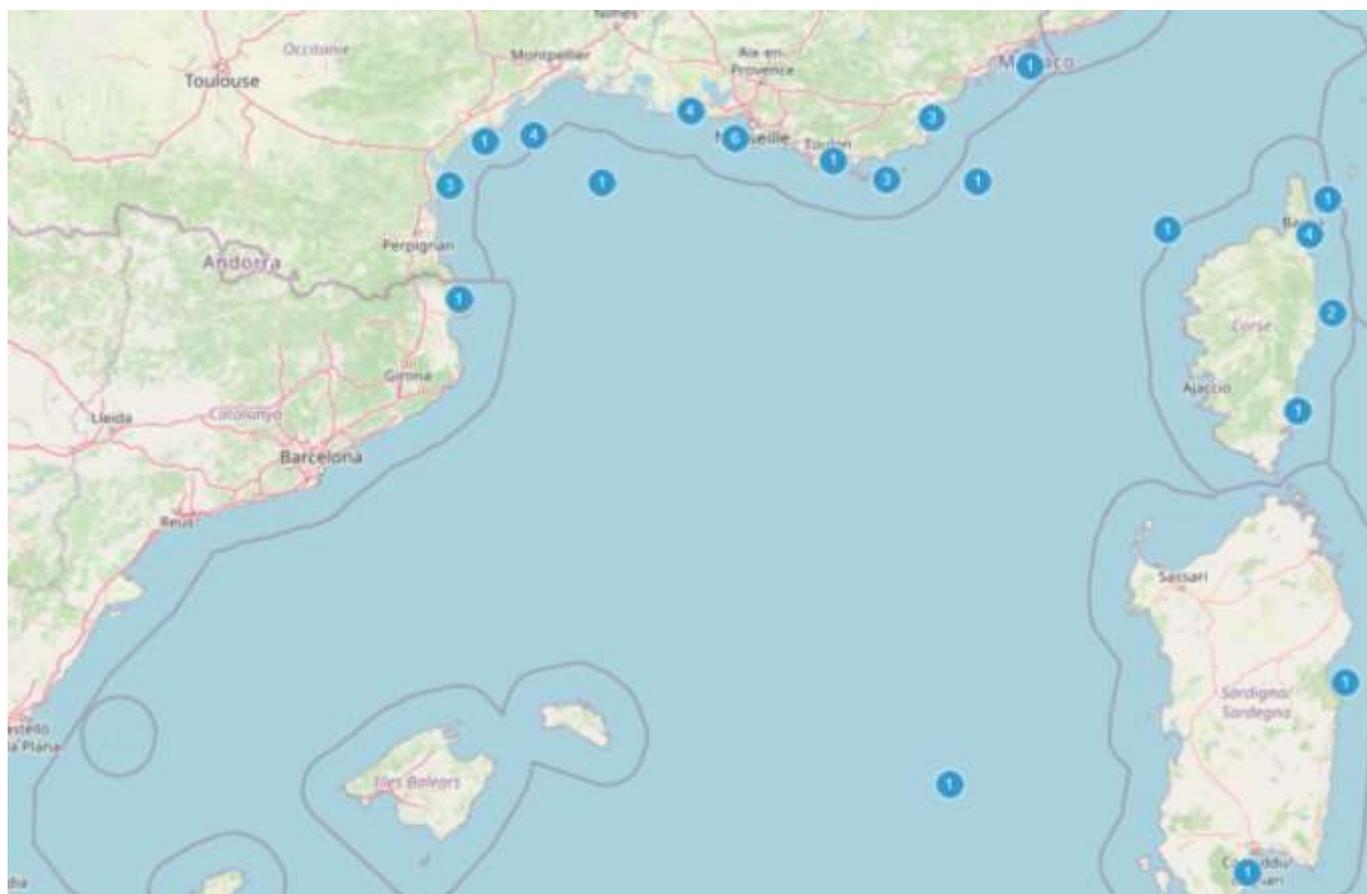
// Manche Ouest – Mer Celtique



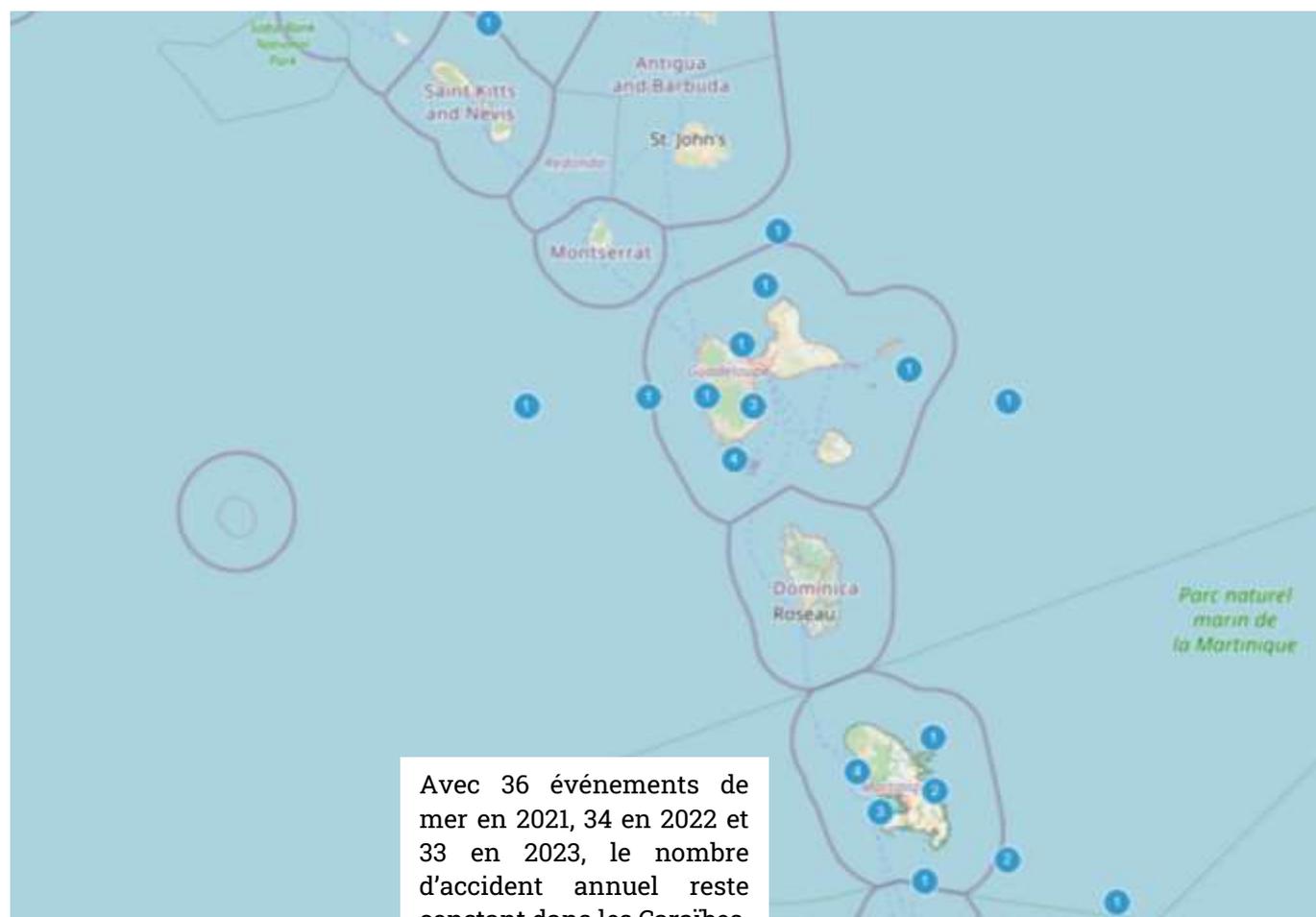
// Golfe de Gascogne



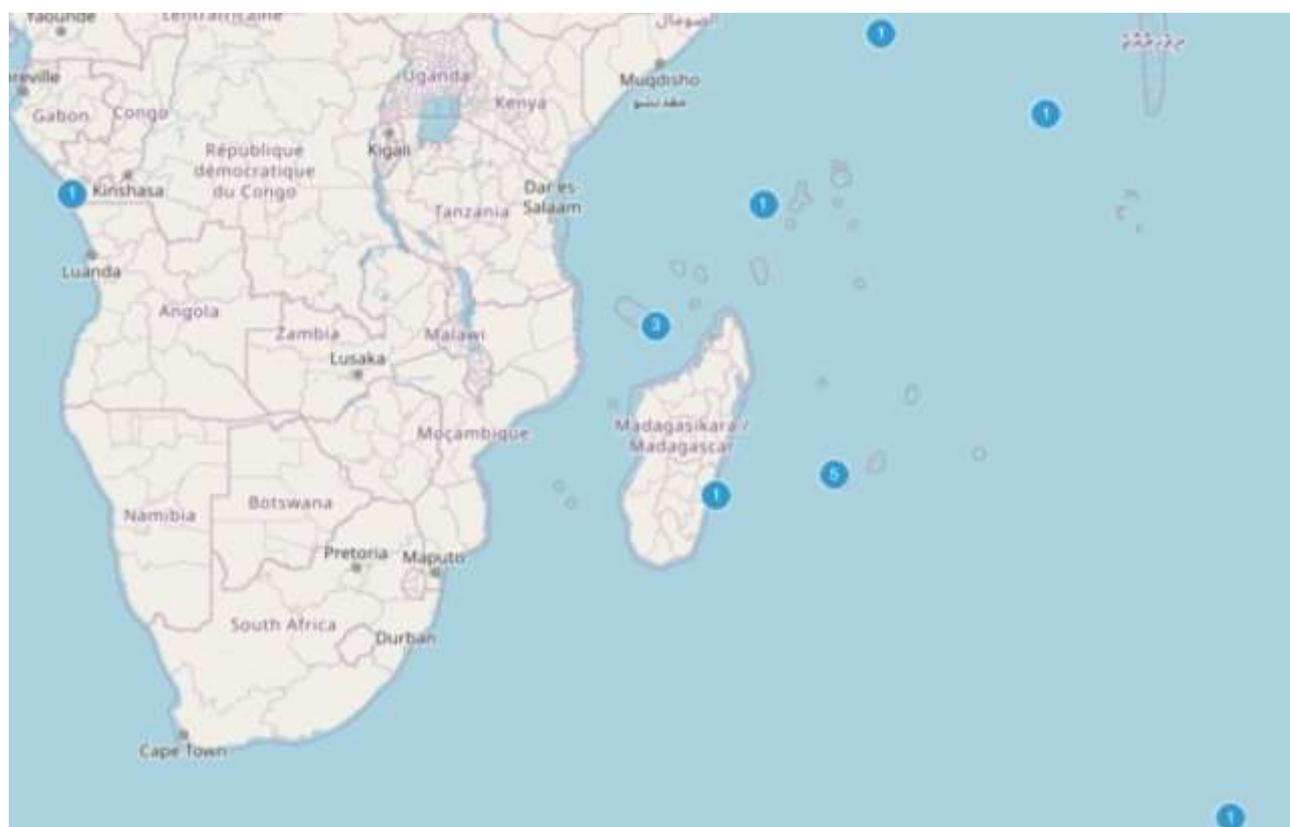
// Méditerranée



// Caraïbes



// Océan Indien



BILAN DES ENQUETES TECHNIQUES

// Enquêtes ouvertes

En 2023, 13 enquêtes techniques ont été ouvertes. 2,5 % des événements enregistrés par le *BEAmer* en 2023 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 *BEAmer* 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.

ÉVÉNEMENT	NATURE
RUMALO II	Chavirement d'un navire de pêche le 27 janvier 2023 au large de l'île de Ré.
KAILEA PRINCESS	Accident mortel provoqué par un navire à passagers le 3 février 2023 à Bora-Bora.
ISLE OF INNISFREE	Incendie en machine à bord d'un navire roulier à passagers le 3 mars 2023 entre Douvres et Calais.
LE MELANY	Chavirement d'un navire de pêche le 27 mars 2023 sur l'étang de Leucate.
CALISTA	Naufage d'un navire de pêche le 5 avril 2023 au large de Barfleur.
SAINT BERNARD	Chavirement d'un navire de charge le 17 avril 2023 sur l'Adour dans le port de Bayonne.
NINJA II	Accident impliquant un marin professionnel sur un navire de pêche le 24 mai 2023 en baie de Morlaix.
MONTE D'ORO	Incendie dans le local des machines d'un navire roulier à passagers le 6 juin 2023 lors d'une traversée entre l'île Rousse et Marseille.
TITAN	Accident d'un sous-marin le 18 juin 2023 à proximité de l'épave du TITANIC.
SKY FALL / DYPLodus	Collision entre deux navires de plaisance le 9 septembre 2023 devant le Port des Goudes, dans le sud de la rade de Marseille. .
SAINTE MARIE DE LA MER II	Accident du travail survenu pendant une opération de pêche à bord d'un chalutier le 17 novembre 2023 au large de Calais.
CYCNOS	Naufage d'un navire de pêche le 22 décembre 2023 à proximité de Saint-Jean-de-Luz.
FILS DU VENT	Marin tombé à la mer d'un navire de pêche le 29 décembre 2023 au large de Carteret.

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 2023 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	-	-	4
PECHE	-	2	2	1	1	-	1	-	7
PLAISANCE (qu'elle soit commerciale ou non)	1	-	-	-	-	-	-	1	2
TOTAL	1	3	3	1	1	2	1	1	13

// Rapports d'enquête publiés

Parmi les enquêtes en cours, 10 enquêtes ont pu être achevées en 2023. Les rapports correspondants publiés et mis en ligne sur le site : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

ÉVÉNEMENT	NATURE
MADIANA	Chute à la mer d'un marin d'un coquiller le 3 octobre 2022 dans le nord de la pointe de Saint-Cast dans les Côtes d'Armor.
MYLANOH	Naufrage d'un navire de pêche le 3 février 2022 au large de La Hève en baie de Seine.
CINTHARTH	Naufrage d'un chalutier survenu le 31 août 2022 en mer Celtique à 150 milles de Brest.
TRESTA STAR	Echouement d'un pétrolier-souteur le 3 février 2022 au large de la Pointe du Tremblet à l'est de l'île de La Réunion.
GALEA	Chavirement d'un navire de pêche le 28 novembre 2022 sur l'étang de Berre.
CMA CGM TITUS	Incendie à la machine sur un groupe électrogène entraînant la perte de propulsion d'un porte-conteneur le 29 mars 2022 au large d'Oman dans l'océan indien.
RUM N'FISHING / LE YAKUZA'S BOAT	Collision entre un NUC et un navire de plaisance le 4 août 2022 dans la baie de Fort-de-France en Martinique.
CAP HORN 1	Chute à la mer d'un marin d'un palangrier le 17 septembre 2022 au large des îles Kerguelen.
GUEOTEC	Accident du travail maritime (chute d'un objet d'une grande hauteur sur un marin) à bord d'un thonier sennear le 13 octobre 2022 au large de l'Angola.
PING TAI RONG 49	Echouement d'un navire de pêche, pavillon chinois, le 23 juillet 2021 sur l'atoll Anuanurunga, archipel des Tuamotu en Polynésie française.

ÉVÉNEMENT	ENSEIGNEMENTS
MADIANA	À l'initiative du patron, la présence d'un troisième membre d'équipage alors que la décision d'effectif n'est que de deux a permis de sauver le matelot tombé à la mer.
	L'accident s'est produit le premier jour de la campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques, bien qu'expérimenté, l'équipage n'était pas parfaitement rodé pour cette reprise d'activité. Le marin est tombé à la mer en fin de marée au moment où la fatigue peut se faire sentir et l'attention se relâcher.
	La mise en œuvre efficace des gestes de premiers secours acquis lors du médical 1 a permis de sauver le matelot tombé à la mer. Les stages de requalification permettent de maintenir à jour les bonnes pratiques.
	L'émission AIS par ce navire lors de l'opération de sauvetage s'est avérée utile, le BEA mer rappelle sa recommandation à l'administration 2021-R-08 du rapport INO : d'étudier l'élargissement de la prescription réglementaire d'équipement AIS (B) qui s'appliquent aux navires navigants dans les DST, aux autres navires de moins de quinze mètres à partir de la 4ème catégorie de navigation, pour tenir compte de l'évolution de la 4ème catégorie et de l'indéniable utilité de l'AIS dans bien des cas.
	L'administration devrait, en concertation avec les professionnels, envisager d'étendre l'obligation de dispositif de récupération de personne à la mer aux navires de pêche de moins de douze mètres.
MYLANOH	Les obligations de veille s'appliquent à tous les navires, y compris ceux exploités à la pêche.
	Les équipages embarqués devraient toujours être munis des titres de qualification ou autorisations administratives requises.
CINTHARTH	Un contrôle minutieux régulier de la fixation de la sonde du sonar à bord des navires de pêche, permettrait d'éviter le risque de voie d'eau par cette installation, dans les compartiments machine.
	Les plans de franc-bord ne font pas mention du dispositif de coque du sonar qui constitue pourtant une entrée d'eau potentielle.
	Aucun dispositif n'est prévu sur les navires de pêche munis de sonar pour colmater rapidement la voie d'eau en cas d'avarie sur ce matériel.
	L'intégrité des cloisons, en particulier au niveau des passages de câbles, devrait faire l'objet de contrôles et de test d'étanchéité réguliers.
	L'utilisation de l'appel sélectif numérique (MF/HF et VHF) devrait être systématique pour le déclenchement d'une alerte de détresse.
TRESTA STAR	Le TRESTA STAR a été en difficulté, à la dérive, emporté par un cyclone, pendant plus de 16 heures sans que l'alerte ait été donnée ou que sa situation ait été rapportée aux autorités en charge du sauvetage.
	Les procédures de la compagnie et du bord devraient appréhender de manière proportionnée selon l'intensité prévue du cyclone les actions à mettre œuvre en cas d'alerte cyclonique.
	Les navires exploités dans une activité professionnelle ne doivent pas naviguer sans être munis des titres de sécurité, de sureté et de prévention de la pollution appropriés.
	Le matériel MF/HF qui équipe les navires et les centres de secours en mer est rarement utilisé alors qu'il permet la phonie et la diffusion de messages « à tous ».
	Aux abords des îles de Maurice et de La Réunion, il n'y a pas de remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage pré-positionné en cas de mauvais temps.
	Afin de pouvoir prendre les meilleures décisions, le commandant d'un navire en difficulté devrait pouvoir bénéficier des conseils d'un pilote maritime ou d'un salvage master via éventuellement le centre de secours en mer.

	En raison de la fréquence des cyclones dans cette région, les navires qui prévoient de rester à proximité des côtes lors du passage d'un cyclone doivent disposer d'une puissance de propulsion suffisante pour faire face aux mauvaises conditions météorologiques attendues.
GALEA	Abandonner un support flottant stable, pour rejoindre la côte à la nage, constitue une prise de risque importante même à proximité du rivage
	Une aide à la flottabilité aurait permis au matelot de rester en surface
CMA CGM TITUS	En comparaison avec d'autres incendies analysés par le <i>BEAMER</i> récemment, il semble que les dispositifs d'extinctions fixes par projection d'eau diffusée sous haute pression sont plus efficaces que les systèmes classiques (watermist et CO2).
	La formation des marins à la lutte contre l'incendie par des formateurs pompiers in situ permet de maîtriser les espaces et techniques de lutte à bord.
	L'équipage a eu le bon réflexe de refroidir la caisse à combustible du groupe de secours qui était contiguë à un local en feu. Sans cette initiative, les conséquences de l'incendie auraient pu être bien plus graves. La procédure bord ne tenait pas compte de cette disposition particulière.
RUM'N FISHING / LE YAKUZA'S BOAT	Compte tenu de la vitesse, l'utilisation de navires de forte puissance doit être faite avec une extrême prudence en particulier par les skippers inexpérimentés.
	La navigation de nuit modifie radicalement les conditions de veille, et en particulier l'appréciation des situations d'abordage.
	Le NUC bien qu'étant limité à une vitesse de 20 nœuds en exploitation disposait d'une motorisation lui permettant d'atteindre une vitesse de l'ordre 47 nœuds (90 km/h).
	Les conditions d'attribution des permis côtiers pourraient mieux prendre en compte la préparation à la navigation de nuit.
	La consommation de produits psychoactifs affecte négativement les capacités cognitives de façon particulièrement dangereuse lors de la conduite de navires rapides.
CAP HORN 1	Pour qu'un VFI soit à son efficacité optimale, il doit être ajusté au gabarit de l'utilisateur et porté avec sa sous-cutale lorsqu'il en est équipé.
PING TAI RONG 49	Les marins de cette compagnie parlent peu ou pas du tout le langage normalisé maritime international (SMCP). Ils sont incapables de communiquer avec l'extérieur sans passer par leur compagnie ou un agent interprète, y compris en cas d'urgence et de besoin de secours. Ils ne sont pas non plus capables de prendre connaissance et d'appliquer les règlements locaux.
	Les compétences du capitaine ne lui ont pas permis d'apprécier comme il se devait de l'importance de disposer d'un radar fonctionnel.
GUEOTEC	Le risque de chute de margouillet est à la fois rare et grave. Il doit être prévenu par une vigilance accrue au moment du largage des margouillots de la coulisse à la potence et par un contrôle systématique après usage.
	Dans des environnements bruyants, la mise en place d'alerte par boutons poussoir accessibles peut faciliter le déclenchement d'une alerte pour prévenir l'équipage sur le pont de travail d'un danger imminent. Lors du virage du filet, lorsqu'une anomalie est détectée, en particulier, à l'ouverture des margouillots, il n'y a pas de dispositif d'alerte sonore activable par bouton poussoir. L'alerte est donnée à la voix. Compte tenu de l'architecture du navire et de l'environnement bruyant, ce dispositif d'alerte type klaxon permettrait de prévenir le personnel sur le pont d'un danger imminent.

RAPPORTS PUBLIÉS EN 2023

// MADIANA

Le 3 octobre 2022 au matin, avec son équipage composé d'un patron et de deux matelots, le MADIANA appareille de Saint-Malo pour une marée à la coquille Saint-Jacques. Arrivé sur sa zone de pêche, l'équipage prépare les dragues qui sont ensuite filées pour des traits d'environ 20 minutes. En début d'après-midi, le patron décide après 12 filages de remettre à l'eau le matériel de pêche pour un dernier trait.



La drague bâbord est mise à l'eau, pour cela les matelots doivent soulever l'armature en la saisissant de part et d'autre.

Ils la font ainsi basculer par-dessus-bord. Le matelot situé sur l'arrière du pont est précipité à l'eau emporté avec la drague.

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

Grâce à une longue gaffe, le patron le rapproche du bord. Il enjambe la lisse, se positionne sur le volet plongeur de la drague. Il saisit le corps et le hisse à bord. Le second matelot effectue un massage cardiaque et après quelques temps, la victime est réanimée ; elle sera transférée par hélicoptère à l'hôpital de Saint-Brieuc et en ressortira 4 jours plus tard.

La chute à la mer d'un matelot lors de la mise à l'eau de la drague est très probablement liée à une inattention lors de la préparation du matériel. Cet accident dont les conséquences auraient pu être dramatiques rappelle que les opérations de mise à l'eau des engins de pêche sont particulièrement à risque et qu'un moment d'inattention suffit pour entraîner la chute à la mer d'un marin.

// MYLANOH

Dans la soirée du 3 février 2022, le navire coquillier BIENVENUE, après avoir quitté sa zone de pêche en Baie de Seine, fait route vers Dieppe, son port d'attache. Arrivé à l'ouest d'Antifer, il alerte le CROSS Gris-Nez : « Je viens de taper dans un truc en faisant route » et déclare « y a un bateau qu'est la coque en l'air ».

L'opération de recherche est déclenchée et coordonnée par le CROSS Jobourg. La coque retournée est identifiée comme étant celle du navire coquillier MYLANOH, parti l'après-midi du Havre, avec deux hommes d'équipage et un élève stagiaire à bord, pour pêcher la coquille Saint-Jacques dans la bande côtière.

Moins de deux heures après l'alerte, le MYLANOH sombre et le corps d'un premier marin remonte à la surface. Le corps du patron sera découvert dans l'épave du navire par les plongeurs de la Marine nationale quelques jours plus tard. Le troisième marin est porté disparu.

L'enquête technique du *BEAMer* fait apparaître que :

- a) L'AIS du MYLANOH est coupé pendant qu'il est en pêche. Il a conservé ses chaluts sur les enrouleurs ce qui a un effet négatif sur sa stabilité.
- b) À 20h04, le MYLANOH en route de pêche vers l'ouest à 4 nœuds amorce un demi-tour par la gauche pour venir sensiblement au 100° à 20h12.
- c) À 20h16 le MYLANOH est en route à 4 nœuds, le BIENVENUE est légèrement sur son arrière à 8,5 nœuds (enregistrement radar du CMA CGM JACQUES SAADE, au mouillage d'attente situé à proximité de la Bande côtière et calculateur ARPA du radar du CMA CGM SINNAMARY).



- d) Présent à la passerelle, le patron du BIENVENUE manœuvre son gréement de pêche situé sur l'arrière ; il assure donc une veille intermittente sur l'avant et ne perçoit pas le changement de cap à 180° du MYLANOH.
- e) Le patron du BIENVENUE se fie essentiellement à l'AIS pour la veille anticollision.
- f) À 20h17 alors que les deux navires sont en route, les deux échos se confondent.
- g) À 20h26 le BIENVENUE informe le CROSS Gris-Nez qu'il a heurté quelque chose et qu'une coque retournée flotte à proximité : le MYLANOH.
- h) Les marques relevées sur la coque du BIENVENUE sont cohérentes avec une cinématique d'accrochage des funes du MYLANOH, par un navire passant à une dizaine de mètres sur son arrière.
- i) Les avaries constatées sur le MYLANOH (déformation du portique côté tribord et brèche sur la partie bâbord de la coque) sont vraisemblablement dues à la manutention et aux difficultés rencontrées pour le relevage de l'épave.

A l'instant même où les deux échos se confondent, compte tenu des différentes constatations effectuées, le *BEAMer* privilégie l'hypothèse de l'accrochage des funes du MYLANOH par le BIENVENUE. La situation rapprochée entre les deux navires s'est développée après le changement de route à 180° du MYLANOH, AIS coupé, alors qu'à bord du BIENVENUE la veille n'était pas continue.

// CINTHARTH

Le navire a sombré en raison d'une voie d'eau dans le compartiment machine par le puits de descente de la sonde du sonar. L'eau a pu remonter par le puits après la chute de la sonde, dont les fixations étaient probablement desserrées ou ont lâché. L'alarme de montée d'eau du local machine a bien fonctionné.

Les tentatives de l'équipage pour colmater la voie d'eau ainsi que les mises en œuvre des moyens d'assèchement n'auront permis que de retarder le naufrage. En particulier, une motopompe fournie par un navire présent sur zone qui n'a jamais pu être amorcée.

L'eau a pu progresser dans plusieurs locaux en raison d'un cloisonnement probablement imparfaitement étanche. Le navire a sombré vingt-quatre heures après le début de la voie d'eau. Étant données les conditions météorologiques favorables et la présence des navires sur zone, l'équipage n'a jamais été en danger. Le patron a préparé l'abandon, l'ensemble de l'équipage a été transféré sans encombre sur un autre navire de pêche.



// TRESTA STAR

Du 24 janvier au 10 février 2022, une dépression tropicale qui évolue en trajectoire et en intensité jusqu'à devenir « cyclone tropical intense » circule dans l'océan Indien. Il se nomme Batsirai et touchera l'île Maurice, l'île de La Réunion et Madagascar.

Avant l'arrivée de Batsirai, les marins du TRESTA STAR, pétrolier-ravitailleur mauricien de 74 mètres exploité à Port-Louis, se sont préparés en répétant les actions qu'ils avaient mises en œuvre lors des précédents passages de cyclone. Cependant le commandant, son équipage et la compagnie n'ont pas pleinement conscience des dangers que représente ce cyclone tropical intense au regard des caractéristiques de leur navire et ne les ont pas suffisamment anticipés.

Alors que le TRESTA STAR n'a été ni conçu ni autorisé à naviguer hors des limites administratives du port, il s'écarte trop de l'abri relatif que lui confère la côte de l'île Maurice au moment le moins favorable et subit une route imposée par le cyclone.

La perte de contrôle de la situation par le bord est due à une combinaison de facteurs.



L'interdiction de se réfugier à quai à Port-Louis, un appareillage un peu tardif et une route trop éloignée de la côte, ont exposé aux éléments un navire sur ballast, offrant une forte prise au vent et disposant d'une faible puissance de propulsion.

Avant de prendre la mer, le navire est resté trois mois au mouillage sans aucune activité. Aucun contrôle de la coque n'a été effectué depuis trois ans. Les grilles d'aspiration de la réfrigération des moteurs se sont certainement colmatées ce qui a provoqué des arrêts répétés de ces moteurs. Le TRESTA STAR n'est plus maître de sa manœuvre dans ces conditions météorologiques. Il subit la mer et est entraîné par celle-ci.

L'équipage du navire, habitué à une navigation portuaire et contraint de prendre le large, n'utilise pas immédiatement les moyens de communication prévus pour la haute mer. N'ayant pas pu prendre l'attache de son armement par phonie, après 20 heures de dérive dans le cyclone, le TRESTA STAR émet un message de détresse par Inmarsat-C (messagerie par satellite). Mais l'alerte est transmise trop tard, il n'y a plus de moyen nautique ou aérien à même d'intervenir rapidement dans la zone cyclonique où le navire est entraîné. Lorsqu'il approche des côtes de La Réunion, les navires à proximité, dont les actions sont coordonnées par le CROSS SOI, tentent en vain de s'approcher du TRESTA STAR avant qu'il ne s'échoue sur un littoral composé de roches volcaniques, dans le sud-est de l'île de La Réunion.

Grâce à un grand professionnalisme, les pompiers réussiront, de nuit et dans le mauvais temps, une évacuation par tyrolienne de l'équipage.

// GALEA

Le 28 novembre 2022 aux alentours de 11 heures du matin, dans l'étang de Berre, à environ 300 mètres au large du port de Jonquières (commune de Martigues), le navire de pêche GALEA a chaviré pendant que l'équipage remontait un filet de pêche à anguilles. Durant le relevage de l'installation fixe de type trabaque l'embarcation s'est immobilisée et, en raison de l'entrave par le filet de pêche, la proue a plongé dans l'eau.



L'embarquement de deux vagues a provoqué le chavirement du navire qui a entraîné la chute à la mer du patron et du matelot. Après avoir réussi à monter sur la coque retournée du navire, ils ont entrepris de regagner la côte en nageant, sans disposer d'aides à la flottabilité. Malheureusement, le matelot s'est noyé pendant la traversée. Son corps immergé a été retrouvé par les plongeurs, après recherches, le jour-même. Le patron a réussi à atteindre la digue du port de Jonquières et a été pris en charge par les secours. L'épave du navire est restée immobilisée dans les engins de pêche sur les lieux du naufrage.

L'impossibilité de donner l'alerte a poussé les marins à se jeter à l'eau pour rejoindre le rivage à la nage sans aucune aide à la flottabilité. Malgré le soutien constant du patron, le matelot n'a pu regagner la côte.

// CMA CGM TITUS

Le 29 mars 2022, le porte-conteneurs CMA CGM TITUS navigue au large d'Oman à destination de Jebel Ali aux Emirats Arabes Unis. Dans la nuit, le feu se déclenche dans le local des diesels-alternateurs 3 et 4.

La cause probable de départ du feu est une fuite au niveau de la pompe de réfrigération des injecteurs du diesel-alternateur n°4. Malgré la mise en action rapide de l'équipage, le feu se propage dans différents locaux machine.

Compte tenu de la nécessité de réactions très rapides pour contenir le feu, le temps pris pour effectuer les actions essentielles a permis le développement de l'incendie. Le déclenchement du système d'extinction fixe au CO2 permettra de contenir l'incendie, de le maîtriser puis de l'éteindre.

Le navire privé de propulsion dérive ensuite en mer d'Arabie. Un remorqueur d'assistance, capelé de façon sûre grâce au système « Smit Bracket » installé par l'armateur a permis le remorquage jusqu'au port de Jebel Ali sans difficulté.

Le CMA CGM TITUS est remis en ligne le 17 août après d'importants travaux de remise en état des locaux et matériels touchés par l'incendie.

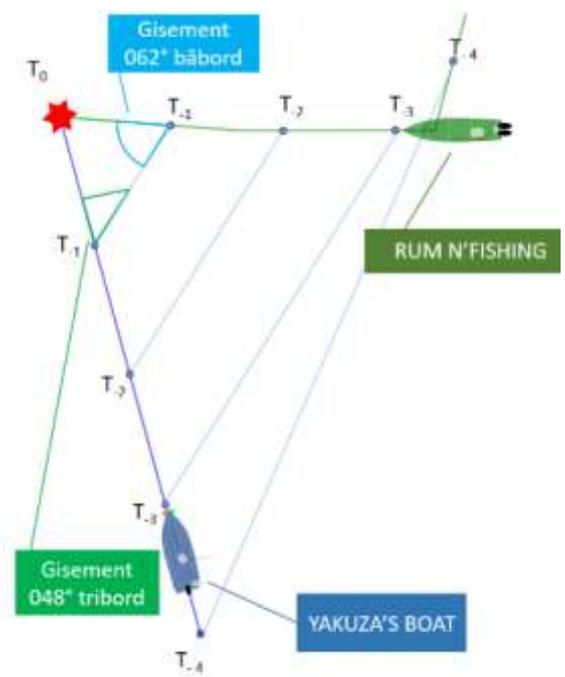


// RUM'N FISHING / LE YAKUZA'S BOAT

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

L'abordage du YAKUZA'S BOAT et du RUM'N FISHING est le fruit d'une combinaison de facteurs qui ont conduit à une veille réciproquement défailante. Sur les deux navires, l'inadaptation à la vision nocturne et la non-conformité des feux de navigation sont des facteurs contributifs de l'accident.

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



// CAP HORN 1

Le 17 août 2022 le palangrier CAP HORN 1 appareille du port de la pointe des galets à La Réunion pour une campagne de pêche à la légine dans les Terres Australes Antarctiques Française.

Le 23 août, le CAP HORN 1 met en pêche et prospecte diverses zones.

Le 17 septembre, dès la tombée de la nuit, la première ligne est filée.

Lors de la sortie des derniers mètres du dernier orin, le bosco met le pied dans une boucle du filin et est emporté à la mer. L'intervention manuelle dans l'obscurité de l'équipage lors de la mise à l'eau de l'orin est un facteur contributif de l'accident.

Après une manœuvre de récupération d'homme à la mer, le bosco équipé de son VFI est retrouvé inconscient et flottant sur le ventre. Probablement, le VFI, mal ajusté et porté sans la sangle sous-cutale, est remonté le long du corps du marin et s'est gonflé trop haut pour réussir à le retourner. Remonté à bord, il ne pourra être réanimé malgré les soins apportés.



// PING TAI RONG 49

Le PING TAI RONG 49, est un palangrier qui bat pavillon chinois, il est basé à Zhoushan. Il appareille de Chine fin mai 2021 pour mener une campagne de deux années de pêche dans le Pacifique.

Il fait partie d'une flottille de navires de pêche de la même compagnie (Pingtairong Ocean Fishery Group Co. LTD).

Après avoir passé quelques mois autour de Guam, la pêche n'étant pas jugée très bonne, le capitaine décide de rallier une autre zone, en eaux internationales au sud des Tuamotu.

Le radar a un problème technique depuis le départ de Chine et ne peut pas être utilisé pour naviguer : un AIS est utilisé pour l'anticollision. Pour la navigation, les personnes chargées du quart suivent une route au sud tracée par le capitaine sur la carte électronique du bord.

Le 23 juillet 2021 vers 2h30 heure locale, le navire s'immobilise, il s'est échoué sur l'atoll d'Anuanurunga situé dans l'archipel des Tuamotu, en Polynésie française. Le bord alerte les secours en déclenchant sa balise de détresse.



L'hypothèse privilégiée pour expliquer l'échouement est un réglage inadapté de la carte électronique lors de la navigation, associé à l'absence de radar fonctionnel.

Pour tracer la route sur une longue distance, la carte électronique a dû être réglée sur une très petite échelle qui ne permettait pas de discerner les atolls de petites tailles comme celui d'Anuanurunga. Par la suite, en cours de navigation, la carte électronique est restée figée sur cette très petite échelle inadaptée pour une navigation à proximité des atolls.

Un certain déficit de communication entre la compagnie et le capitaine, une organisation passerelle déficiente, des relations entre le capitaine et ses officiers inhibant la prise d'initiative et un défaut d'application des bonnes pratiques ont joué un rôle prépondérant dans la gestion de la panne du radar, l'utilisation de la carte électronique et la conduite du quart.

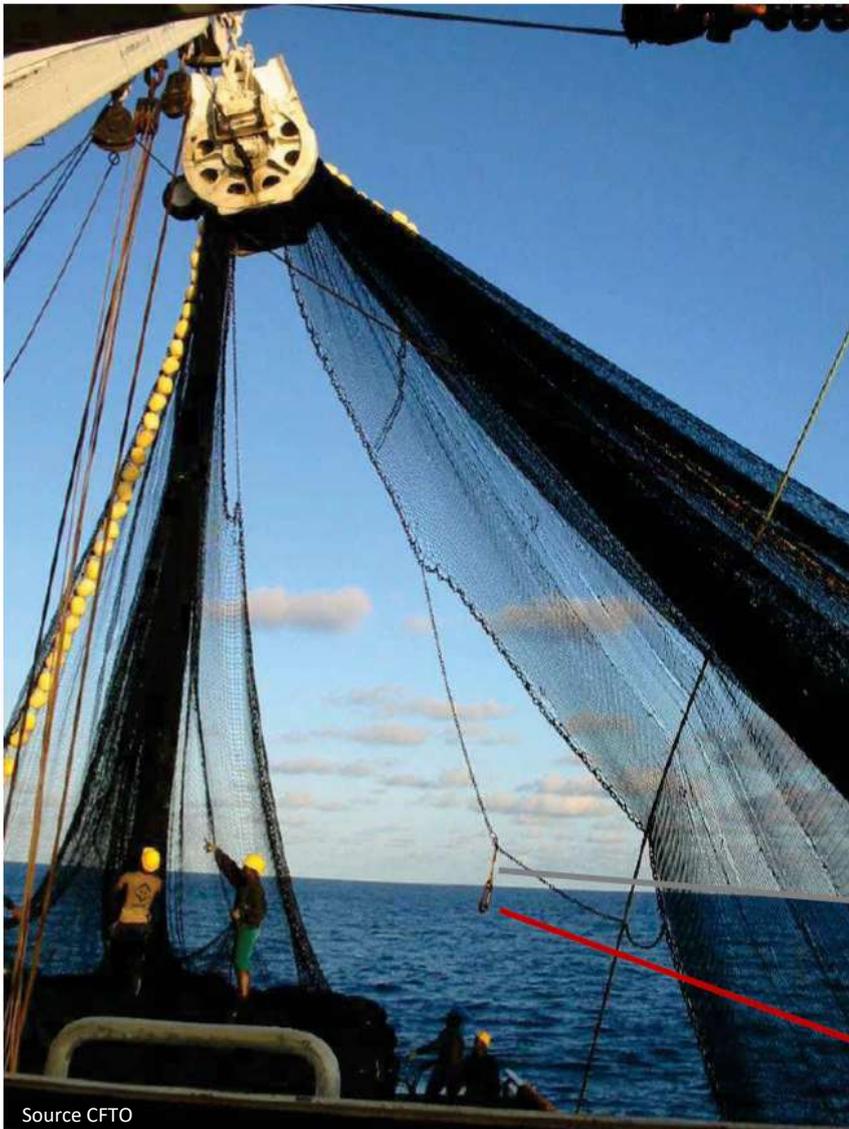
Suite à l'échouement, le capitaine organise l'évacuation de l'équipage sur l'atoll. L'équipage sera ensuite pris en charge par les moyens de secours français. Aucun blessé n'est à déplorer.

Sous l'effet de la mer le navire s'est déchiré progressivement, il a été totalement perdu et démantelé sur place après dépollution.

// GUEOTEC

Le 13 octobre 2022, peu après midi, le senneur GUEOTEC, en pêche, procède à un un coup de senne.

Après le coulisage, alors que les marins procèdent au virage de la senne à travers le power block, un des matelots, posté sur le pont au rangement du filet, est touché à la tête par un margouillet tombant de la corne et perd connaissance. Il sera débarqué quelques heures plus tard au port de Lobito, en Angola, où son décès sera constaté le lendemain.



La chute du margouillet qui a causé le décès de la victime est probablement due à la blessure de la ganse qui n'a pas été détectée lors du contrôle, ou tranchée incomplètement au niveau de la potence, au moment de la libération de la coulisse.

L'organisation du travail à bord n'a pas permis que le contrôle (vérification et action correction) soit en mesure d'éviter l'accident.

Ganse / estrope

Margouillet



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

