



Rapport d'enquête

**Chute à la mer d'un marin du chalutier SEXTANT
le 18 juin 2021, dans le nord-ouest d'Aurigny
(une victime)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2022

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.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	4
2.2	Navire	Page	6
2.3	Équipage	Page	7
2.4	Accident	Page	7
2.5	Intervention	Page	7
3	Exposé	Page	8
4	Analyse	Page	10
4.1	Homme à la mer	Page	10
5	Conclusions	Page	12
6	Enseignements	Page	12
7	Recommandations	Page	13
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	14
B.	Décision d'enquête	Page	15

1 Résumé

Le **vendredi 18 juin** 2021, le navire de pêche SEXTANT termine une marée de pêche aux pétoncles.

Vers **09h30**, il se situe dans le nord-ouest de l'île d'Aurigny et l'équipage s'affaire à disposer le matériel en vue du retour vers le port de Cherbourg.

Soudainement, une des perches repart à la mer, entraînant un des matelots et en blessant un autre.

Malgré les efforts de l'équipage, le matelot à la mer ne pourra être récupéré. Il sera hélitreuillé et déclaré décédé par noyade.

Le *BEA*mer émet deux enseignements de cet événement et adresse deux recommandations à l'armateur.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

La principale activité du SEXTANT est la pêche à la coquille Saint-Jacques en baie de Seine durant la période d'ouverture (du 15/10 au 15/05).

À la suite de cette campagne de pêche, le navire effectue un arrêt technique pour une période d'un mois afin de réaliser son entretien annuel. À l'issue de cette période, le navire cible l'olivette dont le nom commun est le pétoncle, en Manche Est et Ouest. Cette pêche se pratique au chalut à perche (au portique). Les marées sont d'une durée de 36 à 48 heures et sont suivies de 24 heures de repos.

Technique de pêche et matériels utilisés par le SEXTANT :

Les engins utilisés sont des chaluts à perche (au portique) au nombre de deux, une fune étant reliée à chacune des perches.

Le chalut à perche, dans ce contexte de pêche, est un dérivé de drague. Il est composé d'une perche dotée d'un patin métallique à chaque extrémité. Cet ensemble constitue une structure rigide sur laquelle est fixé un filet en forme de sac de six mètres de long. Des chaînes sont disposées à l'avant du filet dans la partie inférieure pour décoller les captures du sédiment et les faire entrer dans le chalut. Les filets sont dotés, dans leur partie inférieure, d'une protection

conséquence en textile (appelée dans le jargon de la pêche « tahitiennes » ou « poils ») visant à éviter les déchirures de filets.

Les perches sont reliées à chaque fune par l'intermédiaire d'une patte de jonction constituée de chaînes (en patte d'oie).

Les engins sont filés alternativement et une fois à l'eau restent suffisamment espacés dans le sens de la longueur. La durée d'un trait est d'une heure trente à deux heures.

Lorsque le chalut est relevé, la perche se présente au niveau de la poulie fixée sur une des deux oreilles du portique. À partir de cette position, il faut ramener la perche au niveau du tableau arrière.

Le filet est soulevé, pris sur l'enrouleur central, vidé et les captures sont dirigées vers l'avant pour stockage en passant dans une calibreuse sur le pont.

À l'issue du dernier trait de la marée, après que le filet ait été vidé, la première perche et son gréement métallique (chaînes) sont posés sur le pont contre le tableau arrière et le filet entassé sur le pont. Après virage, la seconde perche est posée par-dessus la première et le second filet stocké sur l'enrouleur central.

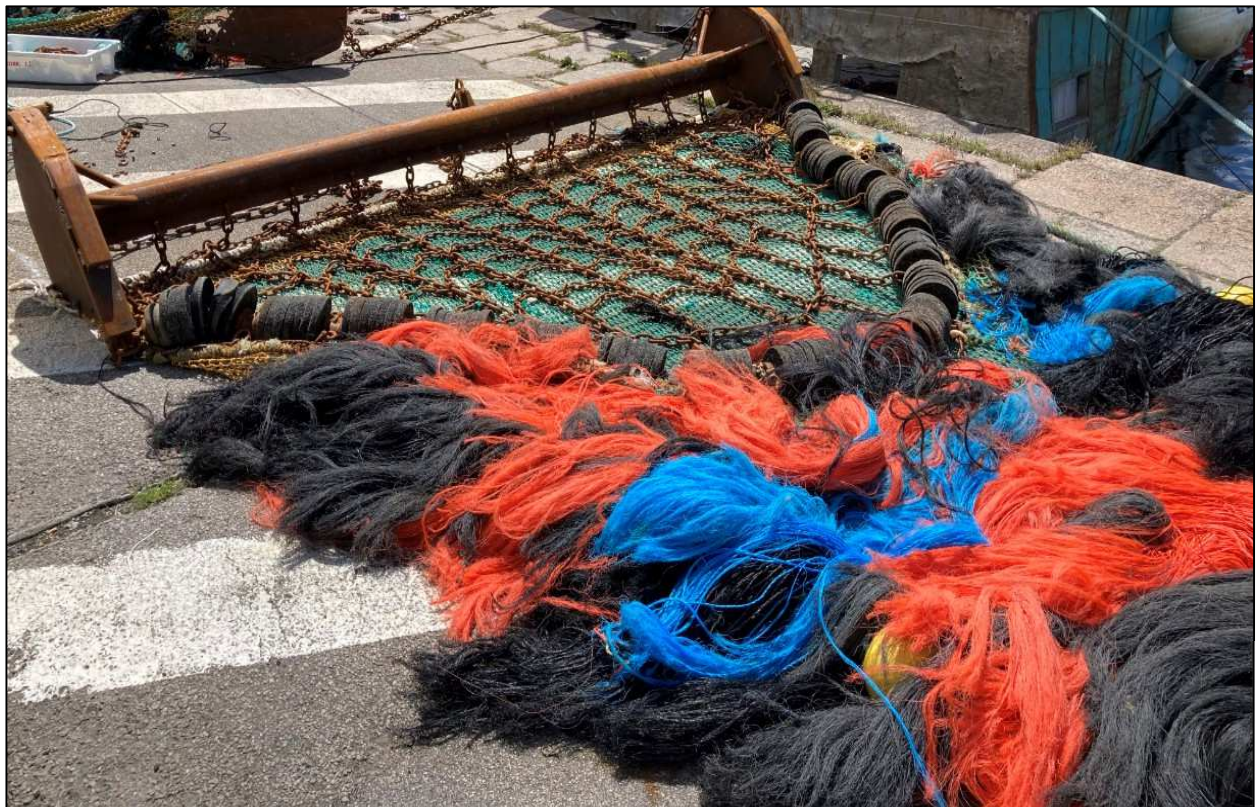


Photo BEAmer

Figure 1 Chalut à perche similaire à celui du SEXTANT

2.2 Navire



Photo BEAmer

- Immatriculation : CH 642958
- Longueur HT : 15,85 m
- Largeur : 5,86 m
- Jauge brute (UMS) : 69,21
- Propulsion : 294kW
- Coque : Plastique
- Construction : 1989

Le SEXTANT est un chalutier armé à la pêche côtière en 2nd catégorie restreinte (limitée à la zone A1 du SMDSM - l'ensemble de la Manche est en A1).

2.3 Équipage

L'équipage est composé de cinq personnes.

Le patron a 25 ans, il est titulaire du Capitaine 200 et du PCM 250kW (permis de conduire les moteurs marins). Il est le fils de l'armateur et patronne ce navire depuis un an. Il a navigué sur d'autres navires pour se perfectionner dans ce métier. Il possède les certificats STCW requis.

Le matelot 1 a été blessé lors de l'événement, âgé de 53 ans, il a une grande expérience du métier et travaille pour cet armateur depuis de nombreuses années.

Le matelot 2 est décédé lors de l'événement, il avait 58 ans, et était au service de l'armateur depuis 1999.

Le matelot 3 a 28 ans, il fait un remplacement sur ce navire. C'est le frère du matelot 4 qui a 24 ans et qui est nouveau dans le métier.

Tous sont à jour de leur aptitude médicale.

2.4 Accident

L'accident a eu lieu à la fin de la marée le **vendredi 18 juin** vers **09h30** à 22 milles dans le nord-ouest de l'île d'Aurigny.

Alors que l'équipage nettoyait et disposait le matériel de pêche en vue du retour au port, un marin est emporté à la mer et un autre marin est blessé par un engin de pêche qui est reparti soudainement à la mer.

2.5 Intervention

Heures UTC + 2

Le **vendredi 18 juin** à **09h47**, appel VHF du SEXTANT vers le CROSS Jobourg signalant un homme à la mer depuis une quinzaine de minutes. L'équipage ne parvient pas à le récupérer.

À **09h48**, le CROSS diffuse un message « MAYDAY RELAY » et à **09h50**, le chalutier HEGOAK rallie la zone.

À **10h00**, engagement du canot SNS067 MONA RIGOLET.

À **10h04**, contact avec l'hélicoptère NH 90 qui ne peut assurer la mission compte tenu des conditions météorologiques défavorables (visibilité et plafond).

À **10h11**, engagement de l'hélicoptère Dragon 50.

À **10h30**, engagement du canot de la RNLI ROY BARKER et à **10h32**, appareillage de la SNS067.

À **10h33**, Dragon 50 décolle pour récupérer une équipe médicale à Querqueville. Il y renonce en raison de la visibilité très réduite.

À **10h34**, ROY BARKER appareille.

À **10h55**, Dragon 50 redécolle pour rallier la zone avec deux sauveteurs héliportés.

À **11h11**, le chalutier ATLAS qui est sur zone a un visuel sur l'homme à la mer et reste au contact.

À **11h37**, Dragon 50 est sur zone et à **11h44**, l'homme à la mer est treuillé à bord de l'hélicoptère.

À **11h50**, des sauveteurs préparent le blessé à bord du SEXTANT en vue de son hélitreuillage par Dragon 50 est sur zone et à **11h56**, les deux victimes sont à bord de l'hélicoptère qui fait route vers l'hôpital d'Avranches.

À **12h32**, liberté de manœuvre au canot ROY BARKER et le canot SNS067 MONA RIGOLET récupère le radeau percuté par le SEXTANT.

À **12h35**, Dragon 50 arrive à Avranches et le SEXTANT fait route vers Cherbourg.

À **16h48**, l'armateur du SEXTANT est transbordé à bord de son navire par le canot SNS735.

À **17h15**, le SEXTANT est à quai et l'équipage est pris en charge par le SMUR. Fin d'escorte pour la SNS067.

3 Exposé

Heures UTC + 2

Météo sur zone : Vent Nord force 5 – Mer 4 - Houle 1,5m.

Le SEXTANT sort d'une période d'entretien d'un mois avant d'entamer la saison de pêche à « l'olivette ». Il effectue une première marée qui se déroule normalement.

Le **mercredi 16 juin 2021 à 11h45**, le SEXTANT appareille de Cherbourg pour la deuxième marée de la campagne de pêche.

Le **vendredi 18 juin à 06h00**, le dernier trait est viré. Le patron est à la timonerie manœuvrant les treuils à l'aide de leur commande déportée. Les matelots 3 et 4 sont situés sur l'avant du pont de travail pour conditionner la pêche et nettoyer l'espace de travail.

Le matelot 2 est situé sur l'arrière tribord du pont de travail, le long du pavois arrière et le matelot 1 occupe la même position sur bâbord.

Ces deux membres d'équipage sont en charge de la récupération et du stockage des engins de pêche.

Le patron met le SEXTANT vent arrière et fait route à allure réduite (2 nœuds) afin de procéder à l'embarquement du matériel de pêche.

L'embarquement de la première perche et de son chalut est réalisé sans encombre. Ils sont déposés sur le pont le long du pavois arrière. La deuxième perche est embarquée et posée sur le premier gréement. Le chalut de la deuxième perche est remis à l'eau afin d'être lavé après avoir été vidé. La patte d'oie en chaîne est étalée sur le pont.

À **09h30**, la deuxième perche repart brutalement à la mer entraînant les chaînes de la patte d'oie.

Le matelot 2 est violemment projeté à la mer et le matelot 1 qui est baissé à cet instant est heurté au dos par la chaîne.

Le matelot 1 s'assoit sur la perche encore à bord et s'évanouit quelques instants.

Le patron manœuvre pour rester à proximité de l'homme à la mer et les membres d'équipage tentent en vain de le récupérer.

L'homme à la mer ne donne aucun signe de vie, l'équipage lance une bouée couronne reliée à un orin ; un matelot et le patron sautent alternativement à l'eau pour tenter de mettre l'homme à la mer dans la bouée couronne et le ramener vers l'échelle de coupée.

Plusieurs tentatives échouent, l'homme à la mer glisse de la bouée couronne au moment de le hisser à bord.

À **09h47**, un membre d'équipage (le matelot 3) contacte le cross Jobourg par VHF.

Le patron à bout de force est ramené à bord dans le radeau qui a été percuté quelques instants auparavant.

À **11h37**, Dragon 50 est sur zone et le plongeur de l'hélicoptère aperçoit l'homme à la mer qui flotte sur le ventre face dans l'eau. Il ne porte pas de VFI.

L'homme à la mer est récupéré, puis le blessé, et Dragon 50 les amène à l'hôpital d'Avranches.

4 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 :

1. L'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.

4.1 Homme à la mer

Chute à la mer :

Au moment de l'accident, le navire est vent arrière et procède à la récupération du train de pêche. La première perche et son chalut sont sur le pont, la deuxième perche est déposée sur la première et l'équipage se prépare à récupérer le chalut toujours à la mer, en pendant le long du tableau arrière.

Les matelots 1 et 2 sont situés de part et d'autre du pont, au niveau des perches, sur l'arrière de ces dernières, contrôlent la remontée du filet et réalisent les opérations nécessaires à la manœuvre.

À ce moment-là, une vague probablement plus forte que les autres a généré un effet brutal de cavement du navire vers l'avant. La partie arrière du SEXTANT descend rapidement dans le creux de la vague, ce qui génère une force qui tend à soulever la perche.

Dans le même temps, le navire étant en cavement vers l'avant, la couverture textile (tahitienne) du filet offre une résistance au déplacement longitudinal du navire dans la mesure où cette dernière empêche l'écoulement de l'eau à travers les mailles du filet. Par ailleurs, le poids du gréement encore à l'eau est conséquent (1350 kg pour l'ensemble dont 400 kg pour la perche) provoquant une force de résistance vers l'arrière.

La résultante de ces deux forces a provoqué le soulèvement et la projection de la perche par-dessus la lisse du tableau arrière, les chaînes de la patte d'oie heurtant et entraînant le matelot 2 à la mer et blessant le matelot 1.

Le fait que la perche n'ait pas été saisie lors de son stockage à bord est un facteur contributif à l'accident.

Il est possible que le matelot 2 ait été mal positionné par rapport à la chaîne en patte d'oie. Les autres membres d'équipage occupés à leurs tâches n'ont pas pu voir s'il s'était mis dans une position dangereuse et le patron ne pouvait voir le matelot en entier, l'image vidéo ne permet de voir que le haut du corps des marins situés le long du tableau arrière.

Récupération de l'homme à la mer :

D'après les témoignages de l'équipage, sur ce qu'ils pensent avoir vu, le matelot 2 qui a été projeté à la mer portait un EPI contre la noyade.

Un matelot et le patron se sont mis à l'eau alternativement pour passer la bouée couronne à l'homme à la mer qui était inconscient.

Les actions entreprises pour le ramener à bord ont toutes échoué, le matelot 2 glissait de la bouée couronne lors des tentatives pour le hisser par l'échelle de pilote déployée le long du bordé.

Le matelot 2 ne portait pas l'EPI contre la noyade lors des tentatives de récupération. S'il en était équipé au moment de la chute à la mer il était mal capelé. Le port de l'EPI contre la noyade aurait facilité la récupération du marin à la mer.

Le fait que l'EPI contre la noyade ne soit pas en place quand le matelot est à l'eau est un facteur contributif à l'accident.

5 Conclusions

Le navire de pêche SEXTANT a achevé sa marée et l'équipage termine les opérations sur le pont de travail en vue de la route de retour.

La deuxième perche est embarquée mais elle n'est pas saisie et son chalut est toujours à l'eau.

Un mouvement du navire agit sur le chalut qui entraîne la perche à la mer.

Un matelot est heurté par la perche et entraîné violemment à la mer et un autre matelot est blessé par le choc avec la perche.

L'homme à la mer a été retrouvé sans EPI contre la noyade.

Malgré tous les efforts de l'équipage, il n'a pu être hissé à bord du SEXTANT.

Il a été récupéré par un hélicoptère et déclaré décédé par noyade lors de son arrivée à l'hôpital.

6 Enseignements

- 1.** **2022-E-18** : les activités sur le pont de travail d'un chalutier ne sont jamais sans risque et il faut rester vigilant même quand l'action de pêche est terminée et que le navire s'apprête à faire route pour rentrer au port.
- 2.** **2022-E-19** : L'accident démontre une fois de plus la nécessité d'avoir un dispositif adapté à la récupération d'homme à la mer, tout en s'étant préparé à sa mise en œuvre en urgence.¹

¹ Faisant suite à une recommandation du BEAmer, l'équipement en dispositif de récupération d'homme à la mer a été rendu obligatoire à bord des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 12 m et inférieure à 24 mètres (modification en septembre 2021 de la division 226 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires). Les navires existants ont jusqu'au 31 décembre 2022 pour se conformer à cette nouvelle obligation.

7 Recommandations

Le *BEA*mer recommande :

À l'armateur du *SEXTANT* :

1. [2022-R-09](#) : de faire fixer et saisir les appareils dès que l'utilisation de ces derniers est terminée.
2. [2022-R-10](#) : de s'assurer que les membres d'équipage portent convenablement leur EPI contre la noyade sous la responsabilité du patron.

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

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- EPI** : Équipement de Protection Individuel
- RNLI** : Royal National Lifeboat Institution
- SMDSM** : Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
- SNSM** : Société Nationale de Sauvetage en Mer
- VHF** : Very High Frequency

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 21 Juin 2021

N/réf. : BEAmer 006

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 et notamment ses dispositions relatives à la coopération entre États membres ;
- Vu** le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

D É C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant la chute à la mer d'un marin du chalutier *SEXTANT*, survenu le 18 juin 2021 dans le nord-ouest au large de l'île d'Aurigny (une victime et un blessé).

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 la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de la Mer

BEAmer

Arche 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 CERVEN
Directeur du BEAmer



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer)

Arche sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : **+33 (0)1 40 81 38 24**

Adresse électronique : bea-mer@developpement-durable.gouv.fr

Site web : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



Intertek