



Rapport d'enquête

Chute à la mer, caseyeur *L'AMI SINCERE*

**le 08 septembre 2021, au large d'Arromanches
(une victime)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juin 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	8
2.3	Équipage	Page	8
2.4	Accident	Page	9
2.5	Intervention	Page	10
3	Exposé	Page	11
4	Analyse	Page	12
4.1	Homme à la mer	Page	13
5	Conclusions	Page	15
6	Enseignements	Page	15
7	Recommandations	Page	16
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	17
B.	Décision d'enquête	Page	18

1 Résumé

Le **08 septembre 2021**, en début de matinée L'AMI SINCERE quitte le port de Grandcamp-Maisy, pour une marée de pêche aux bulots.

Une personne, sans qualification ni certificat professionnel, est embarquée à la place d'un marin absent.

Au cours d'une manœuvre de mise à l'eau des casiers, cette personne est emportée par-dessus bord.

Les tentatives de sauvetage de l'homme à la mer échouent et la victime sera déclarée décédée par noyade.

Le *BEA*mer émet trois enseignements sur cet événement et adresse deux recommandations.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

Technique de pêche au bulot de L'AMI SINCERE :

L'AMI SINCERE est un caseyeur armé à la pêche au bulot.

Les casiers sont mouillés par des fonds de 30 à 40 m et laissés pendant 24 heures.

Le navire relève les casiers mouillés la veille et les remet à l'eau jusqu'au jour suivant.

Les filières (lignes) sont maintenues au fond par deux gueuses aux extrémités de l'orin principal auquel sont rattachés 60 casiers. Chaque ligne fait 980 m de long. Elles sont signalées à la surface par des flotteurs porteurs de marques distinctives (fanions).

Les départs pour les marées se font habituellement le soir pour un retour et livraison au matin.

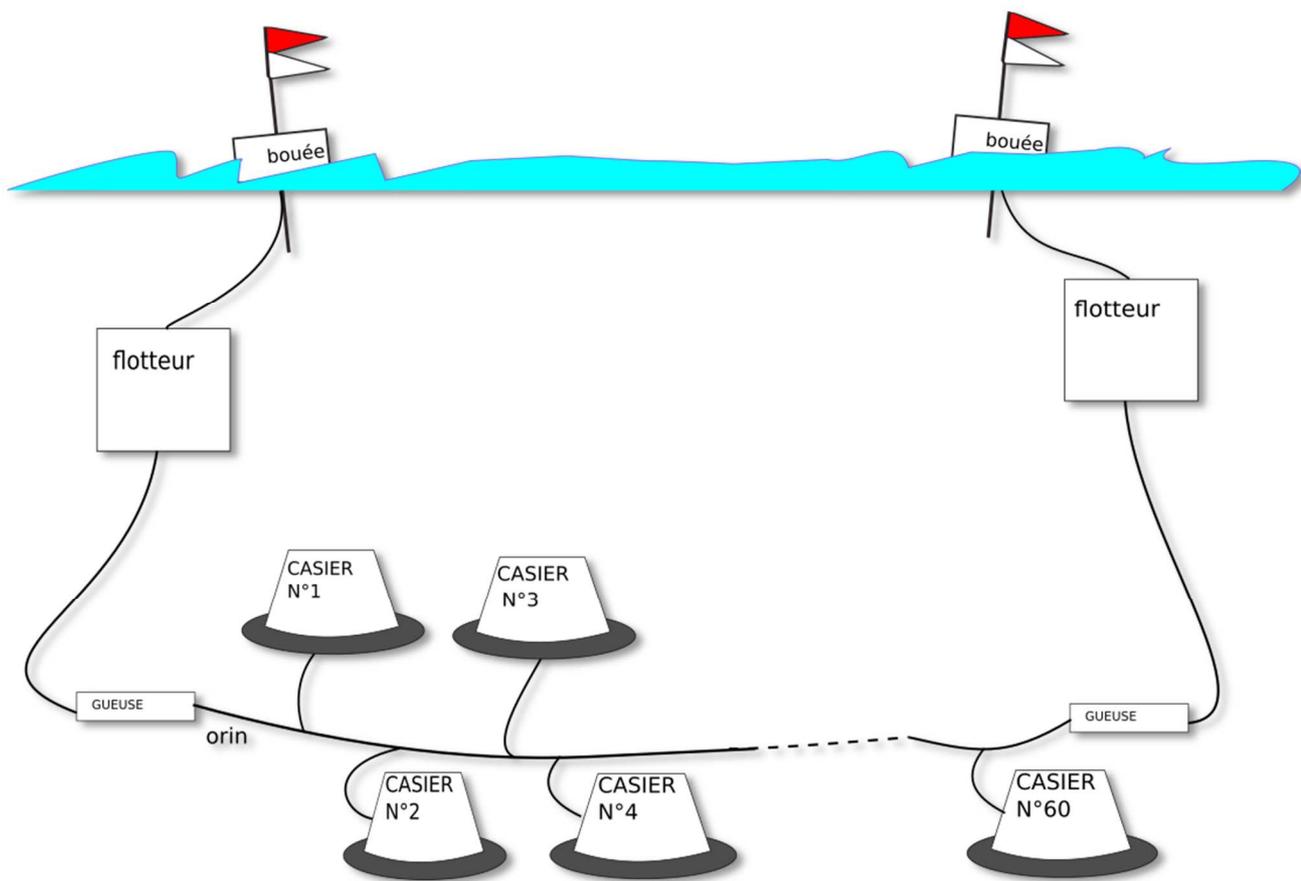


Figure 1: Représentation schématique d'une filière

Au cours d'une marée, le navire relève la filière en commençant par la bouée, puis le flotteur intermédiaire, la gueuse et les casiers, un par un. Les casiers sont virés à l'aide d'un vire casier hydraulique (« râleuse »), vidés sur la trieuse, refermés et boëtés puis disposés sur le pont (opération de tassage) en attendant de le remettre à l'eau dans la foulée.

L'opération de relevage puis de remise à l'eau prend 20 à 25 minutes par filière. Dans le cas de L'AMI SINCERE, 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. Chaque casier vide pèse 12 kg et rapporte en moyenne 2 kg de bulots.

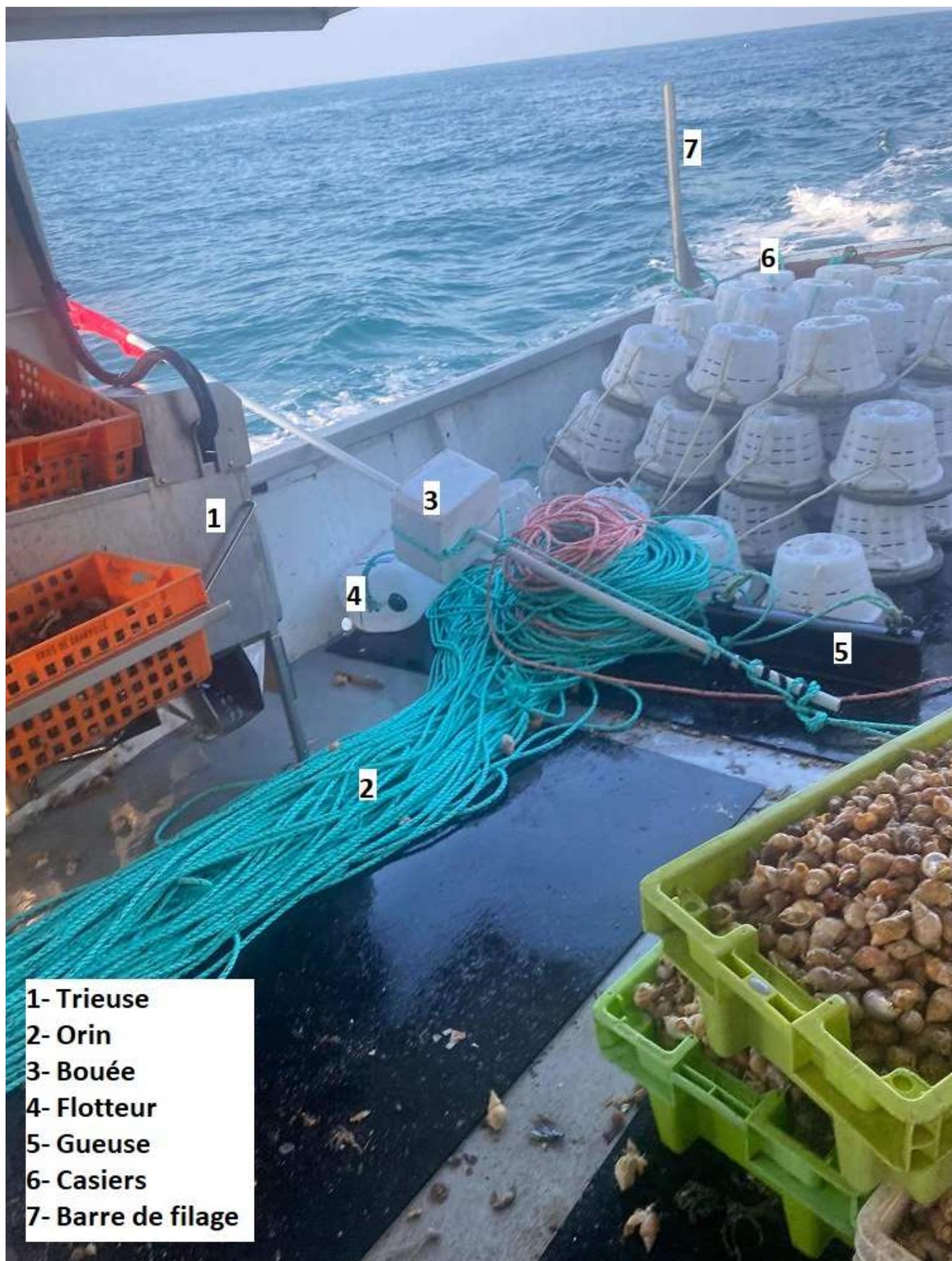


Figure 2: Vue du pont de travail de L'Ami Sincère avec la filière disposée pour être remis à l'eau

L'opération de mise à l'eau de la filière consiste à remettre à la mer dans l'ordre tout d'abord : la bouée, le flotteur, la gueuse, le premier casier puis le suivant jusqu'au 60^{ème} et dernier casier, puis enfin la seconde gueuse, le deuxième flotteur et la dernière bouée.

Pour les opérations de mise à l'eau des casiers, le matelot se tient face au tableau arrière, prend le casier le plus haut sur la pile, sur la rangée le plus sur l'avant du pont et le plus à l'extérieur (côté bâbord) puis le jette à l'eau, côté tribord en avant de la barre de filage.

Il passe ensuite au casier voisin situé à tribord du précédent et ainsi de suite. Une fois la rangée du haut terminée, il passe à la rangée inférieure.

Condition d'engagement des marins sur un navire de pêche :

La police du rôle a été réformée en 2018. Antérieurement, les services des affaires maritimes effectuaient fréquemment un contrôle a priori des qualifications des personnels avant embarquement sur les navires et procédaient à l'enregistrement dans les bases de données de l'ENIM (sécurité sociale des gens de mer).

Depuis cette date, les personnels embarqués sont enregistrés sur déclaration des employeurs à travers le portail de l'armateur (<https://portail-armateur.din.developpement-durable.gouv.fr/>).

L'enregistrement peut intervenir a posteriori, jusqu'à la fin du mois. Le portail de l'armateur ne permet pas l'enregistrement d'une personne non inscrite comme marin professionnel.

Les contrôles par l'administration maritime sont effectués, soit a posteriori à partir des croisements des déclarations du portail et des permis de navigation, soit par des contrôles en mer ou enfin par des contrôles sur les quais, au retour de marée, à la débarque des navires.

Aujourd'hui dans l'hypothèse où une personne sans qualification professionnelle est embarquée, seul un contrôle est à même de constater l'écart, de façon aléatoire. De la même manière une personne qualifiée pourrait ne pas être déclarée, ce qui constitue une autre possibilité de travail dissimulé.

2.2 Navire



Photo BEAmer

- Immatriculation : CN 923117
- Longueur hors-tout : 11,90 m
- Largeur : 4,10 m
- Propulsion : 158 kW
- Coque : Polyester
- Année de construction : 1998

Le navire a fait l'objet d'une visite périodique de sécurité le 20 juillet 2021 par le centre de sécurité des navires de Caen. Il est armé à la petite pêche (marée de moins de 24 heures). Il navigue en troisième catégorie (jusqu'à 20 milles des côtes).

2.3 Équipage

L'équipage de L'AMI SINCERE est habituellement constitué au minimum de 3 marins, selon le permis d'armement, un patron mécanicien et deux matelots.

Le nombre maximum de personnes à bord est de 4 membres d'équipage.

Le patron est âgé de 37 ans et navigue depuis 18 ans. Il est titulaire du capitaine 200 et du certificat de mécanicien 250 kW. Il a sept ans d'expérience comme patron. Il est embarqué sur L'AMI SINCERE depuis le printemps 2020. Il y est patron depuis dix mois. Préalablement, il a été embarqué six mois comme matelot sur ce navire. Sa visite médicale est à jour.

Le patron travaille avec deux matelots habituels à bord de L'AMI SINCERE depuis l'automne 2020.

Le matelot n°1, présent le jour de l'accident, a 23 ans et navigue depuis deux ans. Il travaille sur L'AMI SINCERE depuis dix mois. Il détient un certificat maritime de matelot pont, sa visite médicale est valide.

Le matelot n°2 a 29 ans et navigue depuis l'âge de vingt ans.

Il travaille sur L'AMI SINCERE depuis dix mois. Il a un certificat d'initiation nautique. Souffrant au moment de l'accident, il n'a pas embarqué. Il a été remplacé par une personne, âgée de 26 ans, qui ne détenait aucun titre de formation professionnelle maritime ni de certificat de formation de base à la sécurité.

Cette personne est désignée dans la suite de ce rapport sous le terme de : la victime, l'homme à la mer, la personne sans qualification.

L'armateur est lui-même marin pêcheur depuis 1997. Il est patron sur d'autres navires dont il est propriétaire. Depuis l'automne 2020, il se consacre à la gestion de ses trois navires. Il laisse au patron de L'AMI SINCERE l'exploitation courante du navire.

2.4 Accident

Le **08 septembre 2021** vers **19 heure** locale, à 21 milles dans le nord d'Arromanches, l'équipage du navire de pêche L'AMI SINCERE mouille une filière de casiers, au cours d'une marée de pêche au bulot.

Lors de la mise à l'eau de la filière de casiers, un homme est emporté à la mer et ne pourra être secouru à temps.

2.5 Intervention

Heure locale TU+2

Mercredi 08 septembre 2021

À **19h18**, émission d'un message de détresse ASN de L'AMI SINCERE suivie de la diffusion d'un Mayday relay par le CROSS Jobourg en phonie indiquant un homme à la mer.

À **19h19**, un premier navire, le chalutier LOUIS ANDRE, rallie la zone. Le CROSS engage l'hélicoptère CYCLONE de la marine nationale avec une équipe médicale et les vedettes PAVOIS et ESTERON de la gendarmerie. Le service médical (SCMM) est informé.

À **19h29**, la vedette de la douane VENT D'AMONT propose ses services au CROSS Jobourg qui lui demande de rejoindre la zone.

À **19h32**, la vedette de gendarmerie PAVOIS annonce être sur zone et amorce les tentatives de repêchage de la victime.

À **19h34**, conférence entre le CROSS Jobourg, la vedette ESTERON et le SCMM. Le PAVOIS informe, à **19h39**, des difficultés d'intervention pour ramener la victime à bord. La vedette ESTERON est sur zone.

L'hélicoptère CYCLONE quitte Querqueville avec l'équipe médicale à bord, à **19h47**.

Le semi-rigide de l'ESTERON monte à son bord la victime puis à **19h51** la transfère sur la vedette. Le CROSS Jobourg libère la vedette VENT D'AMONT.

À **19h56**, l'équipe médicale est hélitreuillée sur l'ESTERON.

L'AMI SINCERE puis le PAVOIS reçoivent pour instruction de rejoindre Grandcamp-Maisy à **20h00**.

À **20h18**, l'hélicoptère CYCLONE fait un posé technique au sémaphore de Port en Bessin.

À **20h55**, la victime est hélitreuillée à bord du CYCLONE.

La victime est remise à **21h21**, aux soins de l'hôpital JACQUES MONOD du Havre.

3 Exposé

Heure locale TU+2

Le matin du **mercredi 08 septembre 2021**, le patron et le matelot n°1 arrivent ensemble de leur lieu de résidence situé à trois quarts d'heure de route du port de Grandcamp-Maisy.

Vers **09h00**, le matelot n°2 prévient le patron, qu'il ne se déplacera pas et ne pourra embarquer pour la marée en raison d'un mal de dos.

Une connaissance de l'équipage remplace le matelot absent. C'est au moins sa sixième participation, dans les mêmes conditions, à une marée sur ce navire. Il prévoyait de faire une reconversion dans la pêche.

Le patron accepte l'embarquement de cette personne qui ne possède aucune qualification. Le navire appareille aux alentours de **11h00**.

Après un transit d'une durée de 2 h à 2 h 30, le navire rejoint le lieu appelé « Tête de loup » et situé à environ 20 milles dans le nord d'Arromanches.

Vers **13h30**, la bouée de la première filière est relevée puis remise à l'eau.

Les filages et relevages des filières s'enchaînent, sans incident, les uns après les autres.

Pour la huitième filière, la personne sans qualification procède, pendant le relevage à la préparation de la filière sur le pont (« tassage »). Après le transit, il procède à la mise à l'eau de la filière. Il lance à la mer les casiers que lui donne le 1^{er} matelot.

À **18h59**, au moment où la victime jette le 25^e casier, son pied gauche est pris dans l'orin. Il tente de se retenir à la barre de filage un instant, mais lâche prise et est emporté par-dessus bord par la filière déjà à la mer, sans EPI contre la noyade.

Immédiatement, le matelot n°1 coupe l'orin, enlève ses bottes, sa cote de travail et saute à la mer, sans EPI contre la noyade. Le patron débraie, bat en arrière, fait une manœuvre sur tribord et aperçoit la victime inanimée à la surface, face vers le fond. Il saute à l'eau, sans EPI contre la noyade et rejoint la victime, aidé du matelot n°1.

Voyant le navire s'éloigner, le patron confie la victime au matelot n°1 puis remonte à bord par le tableau arrière. Il rapproche le navire et tente de hisser la victime sur le rebord du tableau arrière.

N'y parvenant pas, le patron redescend sur le rebord pendant que le matelot n°1, remonté à bord, tente de hisser la victime à l'aide d'un orin, d'une bouée couronne et du vire filet, situé sur l'avant tribord.

Cette tentative de remontée de la victime à bord, à l'aide du vire casier, échoue. Le patron reste avec la victime pour la soutenir et lui maintenir la tête hors de l'eau.

À **19h18**, le matelot n°1 donne l'alerte par VHF ASN puis en phonie.

À **19h32**, un plongeur de la vedette de la gendarmerie PAVOIS vient assister le patron pour maintenir la victime hors de l'eau. Les tentatives de récupération ayant échoué, la victime est placée dans une bouée couronne.

Elle est récupérée par une seconde vedette de la gendarmerie à **19h51**. Les opérations de réanimation débutent.

À **20h14**, une équipe médicale est hélitreuillée sur la vedette ESTERON. L'équipe procède au conditionnement de la victime.

Elle est hélitreuillée à **20h57** et transportée à l'hôpital Jacques Monod, du Havre. Elle y est prise en charge à **21h21**.

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 l'accident, à savoir :

Homme à la mer

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné l'accident 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

Embarquement d'une personne non marin professionnel :

La victime qui envisageait de débiter une formation au métier de marin en vue d'une réorientation a déjà participé à au moins six marées de façon irrégulière. Le jour de l'accident la victime remplace le matelot n°2 qui est souffrant.

Pendant la marée, la victime participe à l'ensemble des travaux de relevage et de mise à l'eau de la filière. Pour la huitième filière il a pour rôle de tasser les casiers sur le pont. Il procède ensuite à la mise à l'eau de la filière. Le matelot n°1 le guide en lui passant les casiers. La victime qui n'a pas été formée au métier de marin met le pied dans une boucle formée par l'orin. La vitesse de défilement des casiers est telle qu'il est immédiatement emporté par-dessus bord.

Confier une tâche telle que la mise à l'eau d'une filière de casier à une personne ni formée ni expérimentée est un facteur contributif de l'accident.

Echec du sauvetage :

-Absence du port d'EPI contre la noyade :

Les membres d'équipage de L'AMI SINCERE ne portent pas d'EPI contre la noyade dans leur pratique quotidienne. En dépit de la disponibilité du matériel, la victime n'a pas été équipée d'un EPI contre la noyade préalablement à toute activité sur le pont. L'EPI contre la noyade n'aurait sans doute pas empêché la victime d'être entraînée sous l'eau, mais il aurait permis lors de sa remontée de maintenir sa tête hors de l'eau et de faciliter sa remontée à bord afin de recevoir les premiers soins immédiatement.

-Absence de préparation :

Malgré le courage de l'équipage et sa rapidité de réaction pour tenter de récupérer la victime, le *BEA*mer pointe des lacunes dans la hiérarchisation des tâches à accomplir. Il s'est écoulé dix-neuf minutes entre la chute de l'homme à la mer et la première alerte par VHF ASN.

Faute de préparation, le patron et le matelot ont sauté à la mer d'instinct pour sauver la victime. Ils se sont retrouvés simultanément à l'eau et ont laissé le navire à la dérive sans personne à bord. Cette situation aurait pu alourdir le bilan humain de cet événement de mer.

-Absence de dispositif matériel pour remonter un homme à la mer :

La victime était costarde, l'équipage n'a pas été en mesure de la remonter à bord. Aucun dispositif adapté n'était disponible (chaise, bouée silzig, échelle...).

L'utilisation du vire casier pour tenter de hisser la victime n'a pas abouti.

En effet, le point de hissage du vire casier ne permet pas de faire passer la victime par-dessus le pavois. Il aurait fallu frapper une poulie de rappel en hauteur et à l'aplomb du vire casier pour avoir une chance de remonter la victime.

La réglementation indique :

Article 227-7.07 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

« Accès à bord depuis la mer

1. Tout navire doit être équipé d'un dispositif installé à demeure et permettant à une personne tombée à la mer de remonter à bord du navire, sauf lorsque la conception du navire et la hauteur limitée du pavois permettent cette opération sans l'aide d'un équipement spécifique. »

Le cas de la personne qui n'est pas à même de remonter à bord par ses propres moyens n'est pas explicitement abordé dans la réglementation.

5 Conclusions

Au cours d'une marée de pêche au bulot, une personne démunie de qualification professionnelle maritime embarque sur le caseyeur L'AMI SINCERE.

La victime a participé aux opérations de pêche sans avoir suivi de formation professionnelle. Lorsqu'elle lançait les casiers à l'eau son pied pris par une boucle de l'orin, elle est emportée à la mer.

La victime ne portait pas d'EPI contre la noyade, et en dépit de la réaction rapide et courageuse de l'équipage, elle n'a pu être remontée à bord L'AMI SINCERE par les deux marins, faute de préparation et de matériel adapté.

Les services de secours ont été tardivement alertés.

6 Enseignements

1. [2022-E-21](#) : L'alerte par VHF ASN doit être transmise le plus tôt possible.
2. [2022-E-22](#) : La préparation à une situation d'urgence ne s'improvise pas tant du point de vue de l'entraînement que de l'utilisation du matériel.
3. [2022-E-23](#) : La rédaction actuelle de *l'article 227-7.07 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié* ne couvre pas explicitement le cas d'une personne tombée à la mer, incapable de remonter à bord par ses propres moyens. Cet événement démontre que, même sur des navires de petites dimensions, sans matériel adapté il peut être impossible à deux solides marins de remonter par-dessus le pavois une personne inanimée.

7 Recommandations

Le **BEA**mer recommande :

À l'armateur de L'AMI SINCERE :

1. **2022-R-13** : de s'assurer que les membres d'équipages revêtent leur EPI contre la noyade.
2. **2022-R-14** : de s'assurer que les équipages sont préparés à avoir les bons réflexes lors de situations d'urgence pouvant survenir à la mer.

Le BEAmer n'émet pas de recommandation invitant une personne morale ou physique à 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.

Liste des abréviations

- ASN** : Appel Sélectif Numérique
- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- EPI** : Equipement de Protection Individuel
- SCMM** : SAMU de Coordination Médicale Maritime
- VHF** : Very High Frequency

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 10 Sep. 2021

N/réf. : BEAmer 011

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 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 la chute à la mer d'un marin du navire de pêche L'AMI SINCERE survenu le 8 septembre 2021 au large des Arromanches (un rescapé).

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.

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

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





**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

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



Intertek