



# Rapport d'enquête

**Chute de deux passagers  
à bord du navire de plaisance à utilisation commerciale *INSOMNIA*  
le 29 décembre 2018, au rocher du Diamant en Martinique**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : octobre 2019

## 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.

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.

Pour information, la version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle est proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

## Chute de deux passagers sur l'*INSOMNIA* le 29 décembre 2018 au rocher du Diamant en Martinique

### Navire



Photo Markus évasion

L'*INSOMNIA* est un navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC) construit en 2017 au chantier Bessarion en Guadeloupe.

### Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : FF 934768
- Longueur HT : 9,14 m
- Largeur : 2,8 m
- Jauge brute (UMS) : 5,71
- Propulsion : 221 kW (2 moteurs hors-bord de 150CV)
- Coque : plastique

La vedette est de catégorie de conception (CE) C, c'est-à-dire conçue pour naviguer jusqu'à des vents de force 6 (vent établi 27 nœuds, rafale 35 nœuds).

Elle navigue en 3<sup>ème</sup> catégorie (20 milles de la terre). Elle peut transporter jusqu'à douze passagers. Les places assises sont réparties sur une banquette arrière de 4 places, une banquette centrale de 2 places et deux banquettes à l'avant de 3 places chacune.

Le permis de navigation est valide jusqu'au 11 janvier 2021 avec les limitations suivantes : hauteur de vague jusqu'à 2 mètres et vitesse inférieure à 20 nœuds.

### Équipage

L'*INSOMNIA* est armé par un skipper seul à bord, il est propriétaire de son bateau.

Il est âgé de 35 ans, titulaire du diplôme de capitaine 200 depuis novembre 2011 et du permis de conduire les moteurs marins depuis mai 2003.

Son aptitude médicale est en cours de validité.

### Contexte

Le skipper propose le matin des sorties pour observer les mammifères marins dans le nord de Fort-de-France côté Caraïbe (dans l'ouest de la Martinique).

Il propose l'après-midi une sortie de 13 à 17h vers le rocher du Diamant puis un retour en longeant la côte Caraïbe, avec des arrêts dans les anses d'Arlet pour la baignade et l'exploration.

### Météo:

Extrait bulletin météo France

**Temps Significatif :** Temps nuageux à passagèrement très nuageux. Averses éparées, faibles à modérées.

**Visibilité :** bonne, mais médiocre sous averses.

**Vent :** de nord-est à sud-est.

**En Atlantique et canaux :** 5 à 6 Beaufort, très localement 7 Beaufort en canaux<sup>1</sup>, avec des rafales autour de 30/35 nœuds.

**En Caraïbe :** 4 à 5 Beaufort, localement 6 Beaufort au large, et des rafales jusqu'à 30 nœuds.

**Mer :** se creusant progressivement.

**En Atlantique et canaux :** forte, creux moyens autour de 2m80, jusqu'à 3m10.

<sup>1</sup> Les canaux sont les zones de navigation entre les îles

**En Caraïbe** : mer belle à agitée, avec des creux moyens voisins entre 1m60 et 2m.

Une houle nord-est génère une certaine agitation sur les côtes exposées.

## Les faits

### Heures locales

Le jour de l'accident, le départ prévu initialement à 13h00 est retardé en raison de l'absence de deux passagers qui finalement se décommandent. Le skipper appareille vers 13h45 avec sept passagers à bord.

La mer est calme dans Grande Anse. Après le contournement de la pointe du Diamant, située au sud-ouest de la Martinique, l'état de la mer se dégrade à l'approche du rocher du Diamant la mer est agitée. La houle est d'environ 2 mètres. Le skipper conseille aux passagers de passer sur l'arrière. Trois d'entre eux viennent s'installer sur la banquette arrière. Deux couples restent à l'avant sur les banquettes latérales.

Peu après 14h00, une vague plus forte que les autres soulève l'avant de la vedette qui retombe brutalement.

L'homme situé sur l'avant tribord est projeté brutalement en l'air et en retombant son dos heurte la cuisse droite de sa femme.

Le couple de passagers sur bâbord a aussi décollé du siège mais ils sont bien retombés.

À 14h10, le skipper se rend compte que les deux passagers sont blessés, il lance un mayday par VHF canal 16. Puis, il communique par téléphone avec le CROSS AG.

L'homme (54 ans) est blessé aux vertèbres, sa femme (53 ans) à la cuisse droite.

À 14h18, le CROSS AG organise une conférence à trois, avec le skipper de l'*INSOMNIA* et le SCMM (SAMU de Fort-de-France).

Le navire se rend à petite vitesse (5 nœuds) du rocher du Diamant vers le ponton de Petite Anse.

À 14h43, l'hélicoptère DRAGON 972 de la sécurité civile est mis en œuvre avec une équipe médicale pour récupérer les blessés.

Peu après 15h00, les pompiers arrivent au ponton de Petite Anse, ils embarquent à bord de l'*INSOMNIA*, les passagers valides débarquent.

À 15h25, l'équipe médicale du SAMU arrivée en hélicoptère au stade de Petite Anse embarque à bord.

Pendant le conditionnement des deux blessés en civière, le bateau s'éloigne du ponton contre lequel il cognait à cause du ressac.

À 15h50, le bateau se rend vers le village de Petite Anse d'Arlet pour le débarquement des blessés qui sont ensuite transportés en VSAV jusqu'à l'hélicoptère.

À 16h34, les blessés sont pris en charge à l'hôpital de Fort-de-France.

## Conséquences

Le passager a quatre vertèbres fêlées, il subira une opération d'arthrodèse lombaire visant à fusionner les vertèbres touchées.

La passagère souffre d'une fracture du fémur, elle sera également opérée pour la pose d'une broche.

## Observations / Analyse

La sortie proposée l'après-midi sur l'*INSOMNIA* comporte une navigation en zone abritée côté Caraïbe mais débute par la découverte du rocher du Diamant qui se situe du côté du canal de Sainte-Lucie qui est un secteur souvent exposé à la houle et au clapot.

Cet accident soulève la sécurité des passagers à bord des petits navires de type NUC naviguant à des vitesses élevées dans des zones exposées.

## Réglementation NUC à moteur

L'arrêté du 02 juillet 2014 impose aux navires naviguant à plus de 20 nœuds des équipements et

configuration spécifiques (places assises orientées vers l'avant). N'étant pas conforme à ces exigences, la vitesse maximale en exploitation de l'*INSOMNIA* a été limitée à cette valeur.

La CRS Antilles-Guyane par le PV-CRS 181/INF 05 a suggéré d'étendre l'exigence des places assises orientées vers l'avant et équipées de dispositifs de maintien du corps ainsi que de prises de main à tous les navires pouvant dépasser 20 nœuds.

La disposition visant à limiter la vitesse à 20 nœuds par le permis de navigation, alors que la puissance des moteurs permet de dépasser cette valeur, ne semble pas suffisante (deux autres accidents de ce type ont été recensés en zone Antilles-Guyane en 2018 dans des conditions assez similaires).

Pour répondre à l'exigence des moyens de maintien imposés par l'arrêté et la norme ISO 15085, il est généralement installé des mains courantes positionnées sur le plat bord. Elles ne sont pas aisément accessibles lorsque les passagers voyagent assis.

Le skipper ne peut affirmer que tous les passagers sur l'avant se tenaient à la main courante.

## Gestion des passagers

Dans une mer forte pour ce type de navire, le skipper sous-estime les risques encourus par les passagers. Il ne fait pas demi-tour, et ne diminue pas suffisamment la vitesse, sans doute en raison du départ retardé de 45 minutes. Il n'impose pas aux passagers de l'avant de venir se réfugier sur l'arrière où ils auraient été plus en sécurité, bien que le nombre de places assises sur la banquette arrière soit limité à quatre ou cinq personnes.

Le skipper a déclaré au *BEA*mer qu'il aurait dû être plus directif vis-à-vis du positionnement des passagers ou de l'annulation de la balade vers le rocher du Diamant au vu des conditions de mer.

La phase post accident a été bien conduite par le skipper.

## Conclusions

Cet accident a provoqué des blessures sérieuses à deux passagers.

La mise en œuvre rapide de moyens de secours adaptés a permis une bonne prise en charge médicale des blessés.

## Enseignements

1. **2019-E-22** : cet événement permet de rappeler aux skippers proposant des sorties récréatives en mer, en particulier dans un environnement idyllique, qu'ils sont responsables de la sécurité de leurs passagers et qu'il leur appartient de prendre les décisions adéquates pour ne pas les exposer aux dangers.
2. **2019-E-23** : l'évolution de la règle pourrait être d'imposer des places assises avec des prises de main, en privilégiant le positionnement dans le sens de la marche, pour tous les NUC à moteur effectuant une navigation hors zone abritée, quelle que soit leur vitesse d'exploitation.

### Liste des abréviations :

CROSS AG	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles-Guyane
ISO 15085	: Prévention des chutes d'homme à la mer et remontée à bord sur les petits navires
NUC	: Navire de plaisance à Utilisation Commerciale
SCMM	: SAMU de coordination médicale maritime
VHF	: Very High Frequency
VSAV	: Véhicule de secours et assistance aux victimes



Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer

Paris, le **01 FEV 2019**

N/réf. : BEAmer **001**



### D é c i s i o n

**Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;**

**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 l'accident survenu à bord du navire à utilisation commerciale *INSOMNIA* sur lequel deux passagers ont été blessés, le 29 décembre 2018 devant la Petite Anse en Martinique.

**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 du Code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
Jean-Luc LE LIBOUX  
Directeur du BEAmer

Ministère de la Transition  
écologique et solidaire

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



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer





Banquettes avant et milieu

Banquette arrière





Ministère de la Transition écologique et solidaire

## Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)  
[www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)

