

Le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

JOURNEE SECURITE du CDPMEM 22

Le 6 septembre 2024

<http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/>



Missions

Prévenir de futurs événements, accidents ou incidents en réalisant des enquêtes techniques.

Le *BEA*mer conduit son action **indépendamment** des services du ministère en charge de la détermination et du contrôle des normes de sécurité de la navigation (commerce, pêche, plaisance).

Les enquêteurs ne reçoivent ni 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.

Missions

Dans le cas d'un accident de mer très grave, **perte totale d'un navire, pollution majeur ou décès d'une personne**, impliquant un ou plusieurs navires de commerce ou navires de pêche de plus de quinze mètres ou navires de plaisance effectuant une activité commerciale de transport de passagers, une enquête technique est systématiquement ouverte.

Dans les autres cas, la décision d'ouvrir ou non l'enquête technique tient compte de la nature de l'événement, de son niveau de gravité, du type de navire, de la cargaison et de **la possibilité d'en tirer des enseignements en matière de prévention des risques maritimes.**

Missions

Les enquêtes du *BEA*mer consistent à **collecter et analyser les informations** utiles, à **déterminer les circonstances** et **les causes** possibles afin d'**établir des recommandations** permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires.

L'objectif n'est pas de déterminer ou d'attribuer une responsabilité civile ou pénale mais d'effectuer un **retour d'expérience** et de **tirer des enseignements** des événements de mer.

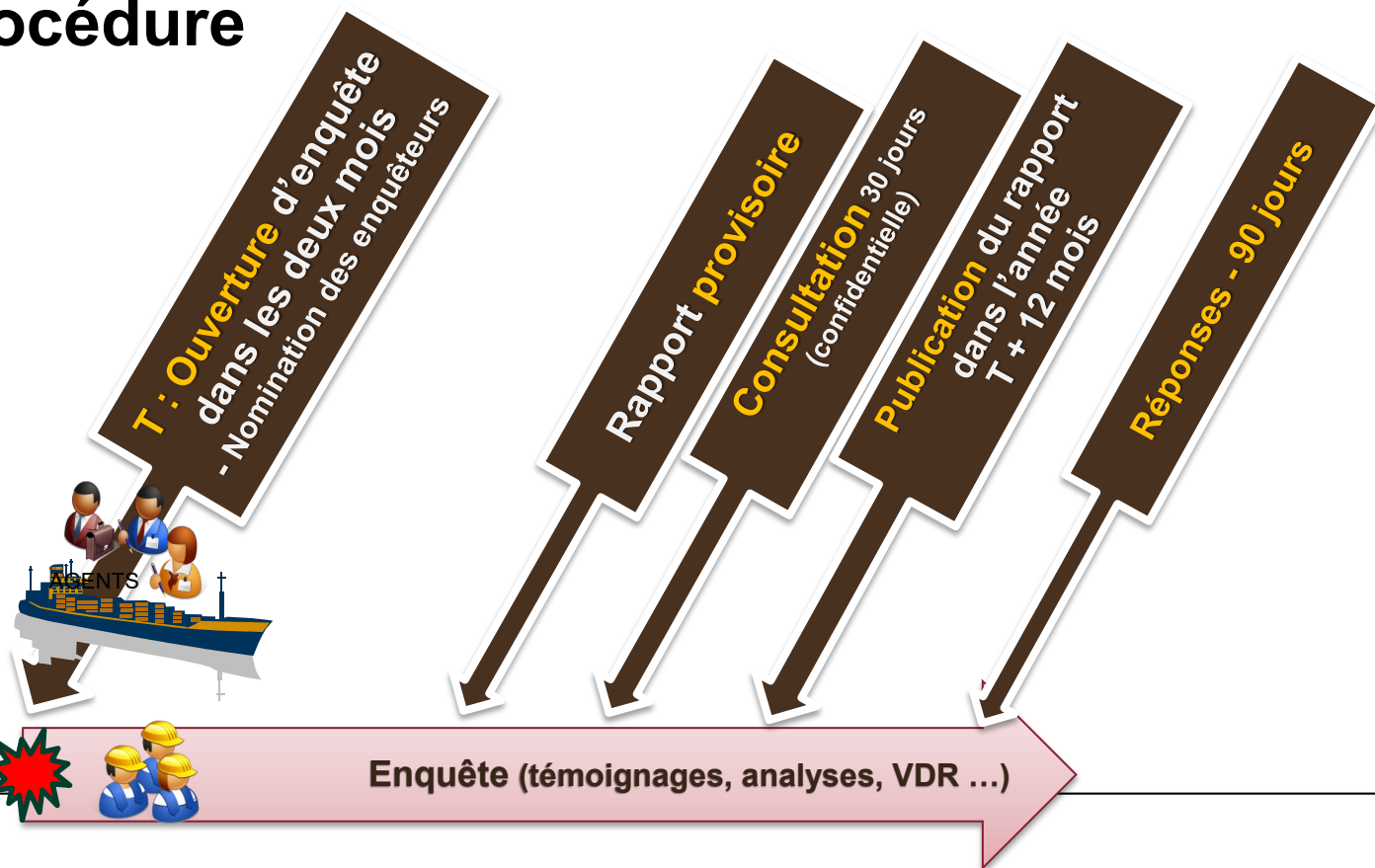
Tous les rapports d'enquête sont rendus **public** et sont disponibles sur le site internet du *BEA*mer.



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Procédure



Enquêtes récentes

Accident à bord du palangrier **NINJA II**, le 24 mai 2023 au large de Roscoff

Homme à la mer à bord du navire coquillier **MADIANA** le 3 octobre 2022 au large de Saint-Cast

Chute à la mer d'un marin à bord du navire **AR AVEL DRO** le 21 avril 2020 au large d'Erquy



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

NINJA II



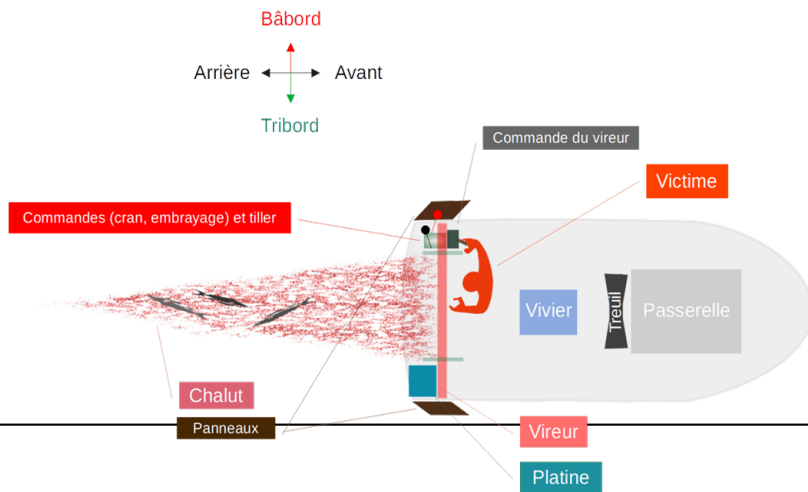
Le 24 mai 2023, avant le lever du jour, le NINJA II, appareille du port de Roscoff, pour une marée de pêche à la palangre avec un seul marin à bord. Préalablement, le patron doit capturer des **lançons** (qui serviront d'appâts) à l'aide d'un **petit chalut** sur les fonds sableux de la baie de Morlaix. Pendant cette phase, en fin de virage du train de pêche, sa main est prise dans le filet. Son corps est alors happé puis emprisonné sur l'enrouleur en rotation. Les mouvements du NINJA II attirent l'attention des navires alentours. Un plaisancier et un marin pêcheur interviennent à bord et trouvent le patron inanimé. Les tentatives de réanimation échouent et la victime sera déclarée décédée à son arrivée à quai.





NINJA II

Bien que la pêche à la palangre par un homme seul à bord soit pratiquée communément, celle-ci comporte des risques supplémentaires, et nécessite une excellente ergonomie et dispositifs de virages afin que le marin puisse accéder aux commandes et arrêt d'urgence s'il doit intervenir sur le treuil, machine tournante en mouvement. L'exploitation du navire avec **une seule personne** au cours du **chalutage** au lançon et **l'ergonomie imparfaite** pour un marin unique à bord sont des facteurs contributifs de l'accident.





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MADIANA



Au large de Saint-Cast, le 3 octobre 2022, le patron décide après 12 traits 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 m, 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 marin est inanimé, le second matelot effectue un massage cardiaque ; après quelques temps la victime respire de nouveau.





Le matelot considère que c'est un moment d'inattention qui a provoqué l'accident. Il a probablement mis son pied entre la drague et la fune. Lors de la remise à l'eau de la drague, il a été entraîné par-dessus bord. Il a réussi à dégager sa jambe lorsqu'il était entraîné vers le fond avec la drague. Puis il a tenté de remonter, il n'a plus de souvenir ensuite.

Il ne portait pas d'EPI contre la noyade le jour de l'accident. Il ne souhaite plus en porter depuis le naufrage du Surya en 2021, durant lequel il avait eu à s'extraire d'une coque retournée.





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AR AVEL DRO



Le lundi 20 avril 2020 vers 22 heures, l'AR AVEL DRO appareille du port d'Erquy pour une marée de pêche aux bulots. Vers 4h40 le matin du 21 avril, alors que l'avant dernière filière de la marée est filée, un des deux matelots est **entraîné à la mer**, son pied engagé dans une boucle formée dans la patte de grappin de la filière. Le matelot ne peut pas se dégager.

Il est immergé, et ne sera remonté à bord qu'après au moins une dizaine de minutes. Les premiers soins sont effectués par l'équipage pendant toute la durée du retour vers le port d'Erquy. Le matelot est pris en charge par les pompiers dès son arrivée au port mais il est déclaré décédé.





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AR AVEL DRO



En dépit du soin apporté à **la conception du navire** pour limiter les manipulations à risque lors du filage, le matelot chargé de cette tâche a eu le pied pris dans une boucle formée par l'orin de la patte de grappin qui a entraîné sa chute à la mer. L'action probablement tardive du matelot dans la manipulation du grappin ayant entraîné son positionnement dans une zone de danger a été identifiée comme le facteur contributif de l'accident.

En **tournant le dos** au pont de travail pendant l'opération de filage, le matelot en train de mettre la pêche en sac n'a pas eu la possibilité d'attirer l'attention de son collègue sur un éventuel danger. Le patron concentré sur sa route et ayant une mauvaise visibilité sur le pont n'a pas pu voir les actions entreprises par le matelot entraîné hors du navire.

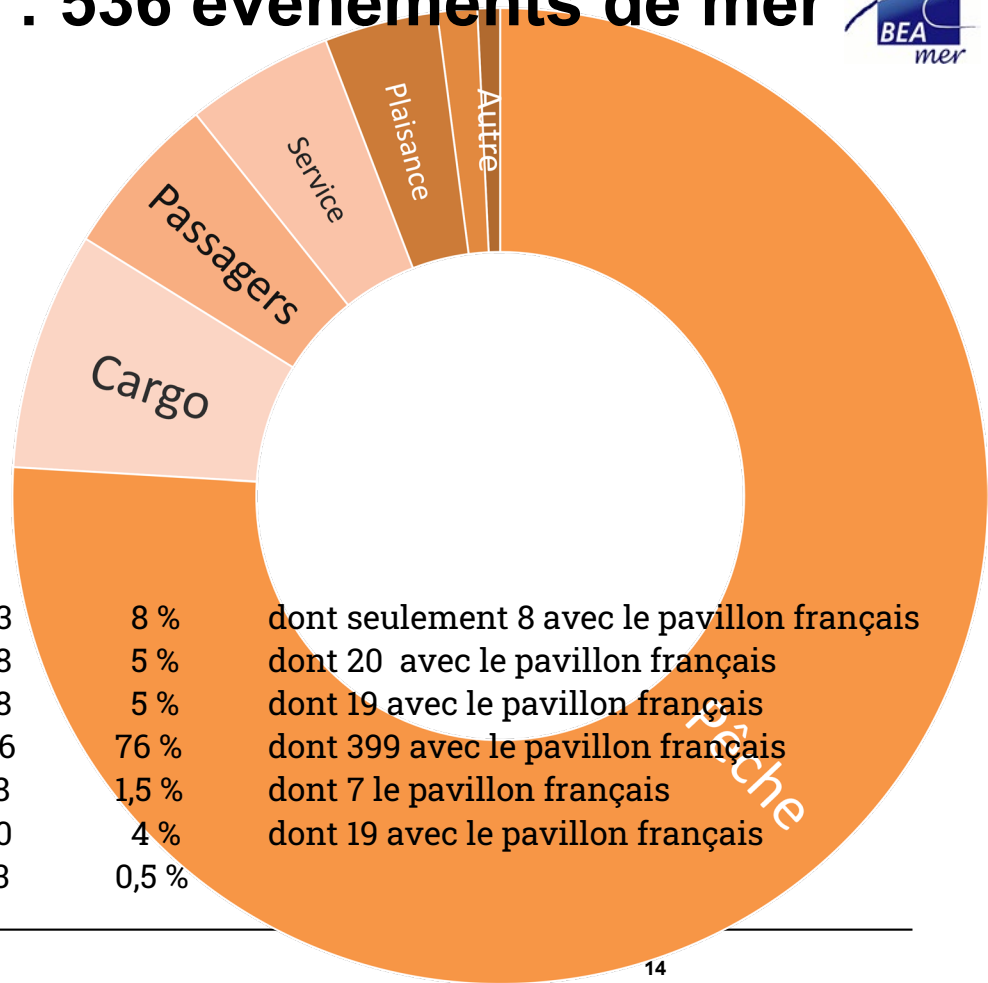


Les chiffres de 2023 : 536 événements de mer



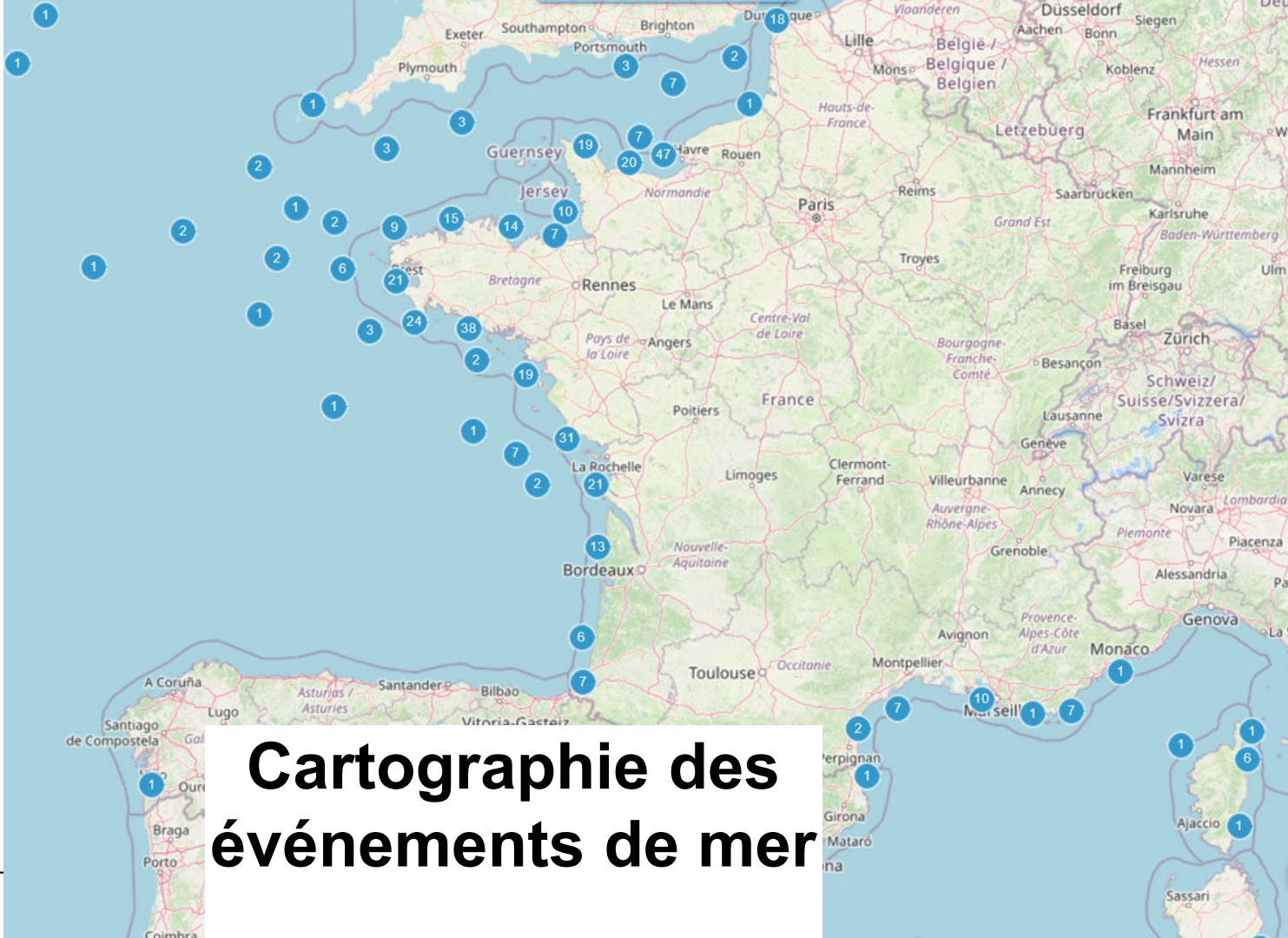
30 ans de moyenne
 d'âge des navires de
 pêche concernés par
 un accidents

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 le pavillon français
Navires de plaisance (accidents graves et mortels)	20	4 %	dont 19 avec le pavillon français
Autres	3	0,5 %	

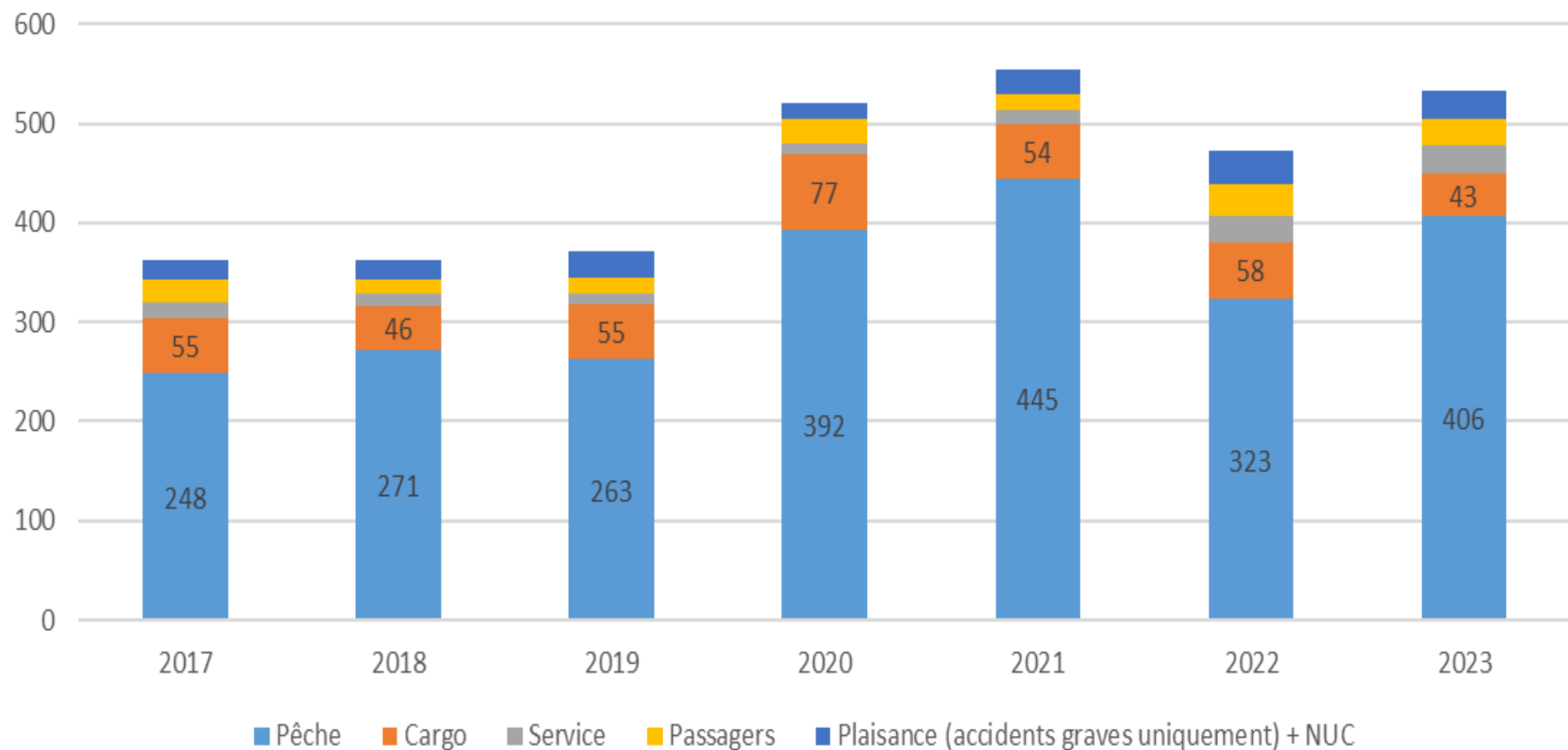




*Liberté
Égalité
Fraternité*



Événements de mer depuis 2017



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).

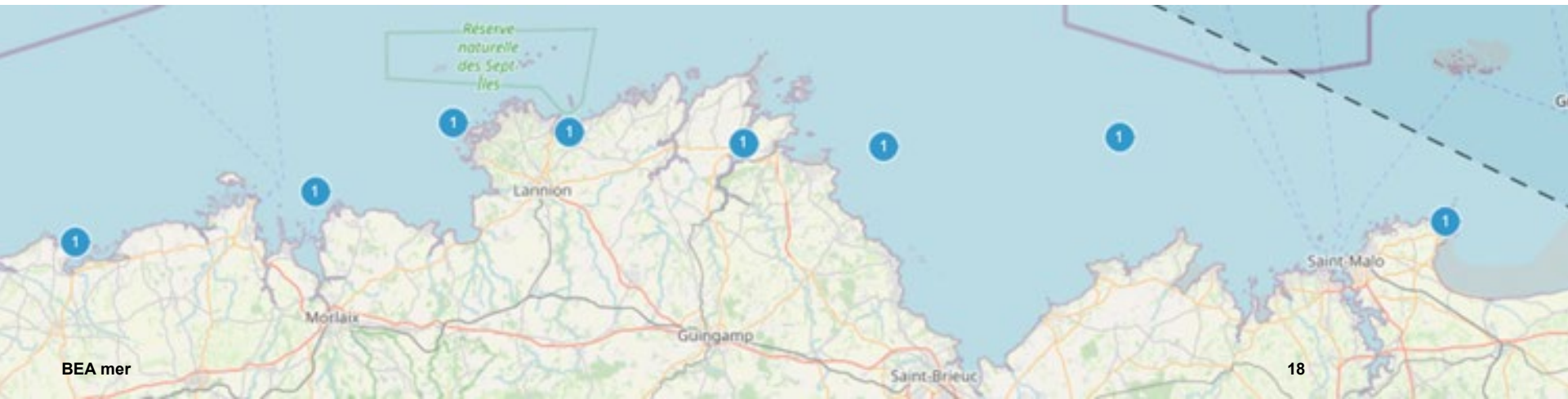


RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Bretagne :

157 accidents en 2023 dont 141 concernent un navire de pêche;
140 accidents en 2022 dont 112 concernent un navire de pêche;
135 accidents en 2021 dont 113 concernent un navire de pêche;
160 accidents en 2020 dont 125 concernent un navire de pêche;
80 accidents en 2019 dont 59 concernent un navire de pêche;
52 accidents en 2018 dont 41 concernent un navire de pêche;
70 accidents en 2017 dont 51 concernent un navire de pêche.





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Fin

