



# Rapport d'enquête

**Échouement et naufrage du voilier *BE BOP*  
le 25 septembre 2020, dans le golfe d'Ajaccio  
(deux victimes)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juillet 2021

# 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.

<b>1</b>	<b>Résumé</b>	<b>Page</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Informations factuelles</b>		
<b>2.1</b>	<b>Contexte</b>	<b>Page</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Navire</b>	<b>Page</b>	<b>7</b>
<b>2.3</b>	<b>Équipage</b>	<b>Page</b>	<b>7</b>
<b>2.4</b>	<b>Accident</b>	<b>Page</b>	<b>8</b>
<b>2.5</b>	<b>Intervention</b>	<b>Page</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Exposé</b>	<b>Page</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Analyse</b>	<b>Page</b>	<b>11</b>
<b>4.1</b>	<b>L'échouement du <i>BE BOP</i></b>	<b>Page</b>	<b>12</b>
<b>4.2</b>	<b>La noyade du skipper et de l'équipier</b>	<b>Page</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Conclusions</b>	<b>Page</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>Enseignements</b>	<b>Page</b>	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>Recommandations</b>	<b>Page</b>	<b>16</b>
	<b>Annexes</b>		
<b>A.</b>	<b>Liste des abréviations</b>	<b>Page</b>	<b>17</b>
<b>B.</b>	<b>Décision d'enquête</b>	<b>Page</b>	<b>18</b>

# 1 Résumé

Pendant l'été 2020, le *BE BOP* effectue une croisière sur les côtes du sud de la Corse et dans la région du golfe d'Ajaccio.

Le 24 septembre, le couple propriétaire du voilier, accompagné d'un ami prend un mouillage dans le sud du golfe d'Ajaccio.

Une tempête étant annoncée, l'équipage fait une demande auprès des ports d'Ajaccio pour être accueilli à l'abri.

Les ports indiquant ne pas avoir de places disponibles, l'équipage du voilier décide de maintenir son mouillage sur bouée dans l'anse Sainte-Barbe.

Pendant la nuit, l'amarrage les reliant à la bouée casse et le skipper met en route vers le nord pour s'écarter des dangers. Il dérive vers l'est et heurte un écueil sur lequel le voilier se disloque.

L'équipière rejoint la côte à la nage où elle sera prise en charge par les secours. Le skipper et l'équipier seront retrouvés décédés par les sauveteurs engagés dans les opérations de secours.

Le *BEAMer* tire trois enseignements de cet événement et adresse deux recommandations.

## 2 Informations factuelles

### 2.1 Contexte

Les propriétaires du *BE BOP* effectuaient une croisière en Corse. Leur voilier est basé au port du Cap d'Agde, et pour la saison estivale, tous les ans, ils effectuent une croisière de trois mois. En fonction des disponibilités de chacun, ils embarquent de la famille ou des amis pendant quelques jours.

Le voyage a débuté le 12 juillet au Cap d'Agde, après une étape à Porquerolles le 16 juillet et une arrivée en Corse le 17 juillet, il se partage entre navigation côtière et mouillages forains ou organisés. Au cours de cette croisière, le *BE BOP* a accosté dans le port de Propriano pour faire de l'eau.

Port Tino Rossi :

Ce port d'Ajaccio dispose de 250 places sur pontons (150 places annuelles et 100 places de

passage). Au quai des pêcheurs, des bateaux de pêche ainsi que des bateliers occupent les emplacements à l'année. Le quai d'honneur est utilisé par des yachts de passage.

Des agents d'accueil assurent une permanence téléphonique ainsi qu'une veille VHF aux heures ouvrables.

La semaine de l'accident : au début de semaine tous les voiliers de location sont sortis, mais le mercredi tous ont repris leur place. Le jeudi le port refuse du monde et le quai d'honneur est occupé par des catamarans.

### Port Charles d'Ornano :

L'essentiel du port est dédié à la plaisance. On y trouve seulement sept navires de pêche. Le port propose 835 anneaux pour la plaisance dont environ 50 de passage.

Les réservations d'emplacement pour le passage s'effectuent par téléphone. Une veille VHF et téléphonique est assurée pendant les heures ouvrables. Lors de la tempête tous les emplacements de passage étaient occupés et une vingtaine de navire étaient mis à couple.

### Mouillage de Pietrosella :



Situé dans le sud du golfe d'Ajaccio, ce mouillage organisé se partage sur trois zones de part et d'autre de la presqu'île de l'Isolella (anse Stagnola et Sainte-Barbe au nord de la presqu'île et anse Cala Medea au sud).

Environ 400 emplacements de mouillage sont répartis sur les trois zones pour des usagers occupant les bouées sur toute la saison estivale.

Dans l'anse Sainte-Barbe, dix emplacements sont réservés aux plaisanciers de passage. Ces mouillages « de passage » sont dits de « beau temps » (au-delà de 30 nœuds de vent ou d'une houle supérieure à 1 m, les navires doivent quitter les bouées).

Le contact avec le gestionnaire du mouillage peut se faire par téléphone ou courriel auprès de la mairie de Pietrosella.



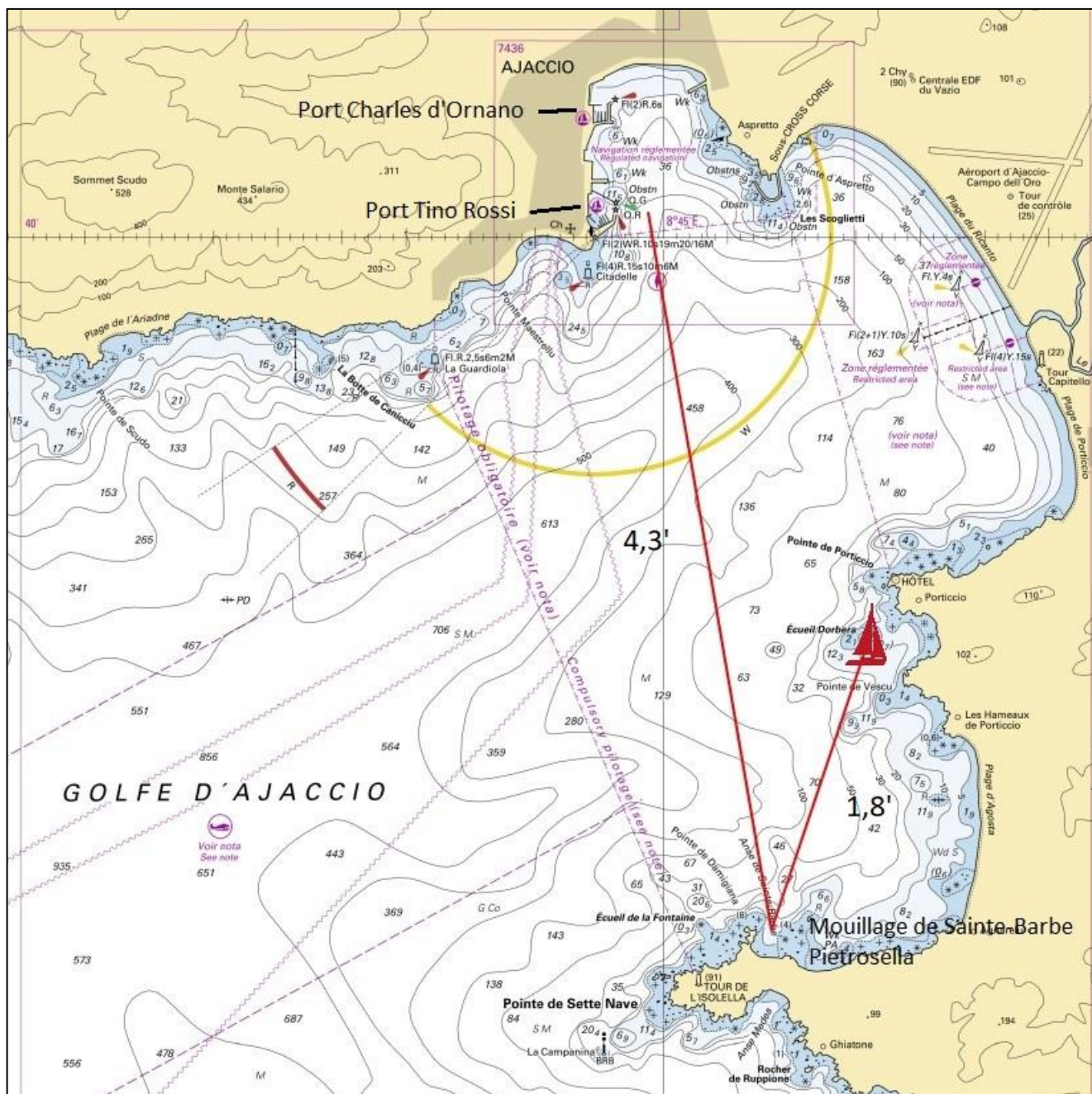
## Fond de baie d'Ajaccio :

Même si le mouillage Saint-Joseph n'est pas organisé, jusqu'à 250 bateaux s'y mettent à l'ancre pour s'abriter au fond du golfe d'Ajaccio.

## Mouillage d'Aspretto :

Le mouillage d'Aspretto peut aussi constituer un mouillage abrité par conditions difficiles.

Les réservations pour le port Tino Rossi et le mouillage de Pietrosella peuvent se faire par une centrale de réservation internet.



Data.shom - Carte de la zone de l'événement

## 2.2 Navire

- Immatriculation : 780927
- Longueur hors-tout : 10,90 m
- Largeur : 3,60 m
- Jauge brute (UMS) : 14,52
- Propulsion : 21,34 kW
- Coque : polyester époxy
- Construction : janvier 1989



Le *BE BOP* est un voilier monocoque habitable de la série « Feeling 10.90 ». Il est équipé du matériel de sécurité réglementaire et d'un système de carte électronique SIMRAD situé à l'extérieur au niveau de la barre.

Le *BE BOP* a été acheté en août 2017 et est basé au port du Cap d'Agde depuis novembre 2017.

## 2.3 Équipage

Lors de l'événement, l'équipage était composé du couple propriétaire et d'un ami.

Le skipper était âgé de 67 ans. Électricien à la retraite, il avait fait son service militaire dans la marine et était passionné de voile depuis toujours.

L'équipière est âgée de 66 ans, c'est l'épouse du skipper. Elle fait de la plongée en amateur, disposant d'un bon niveau et avec beaucoup d'expérience.

L'équipier était âgé de 78 ans, ami du couple, il embarquait 3 semaines à 1 mois par an avec ces derniers.

Le couple navigue à la voile depuis 42 ans à raison de 1 à 3 semaines par an sur des voiliers de location. Ils naviguaient couramment en Atlantique et en Méditerranée. Ils sont autodidactes et n'ont pas suivi les cours d'une école de navigation ou de croisière.

Depuis la retraite professionnelle du skipper et l'achat de leur voilier, ils passent environ 3 mois par an sur leur voilier.

## 2.4 Accident

L'accident a eu lieu à la suite de la rupture du mouillage du voilier par vent fort et tournoyant et par mer forte.

Le skipper a immédiatement mis cap au nord de manière à s'écarter des dangers. Il ne s'est pas aperçu qu'il dérivait vers l'est et a heurté un écueil sur lequel le voilier s'est échoué violemment.

L'équipière a été emportée par une lame mais a réussi à rejoindre la côte après trente minutes de nage dans des conditions difficiles.

Le voilier s'est ensuite disloqué. Le skipper et l'équipier ont été retrouvés décédés.

## 2.5 Intervention

### Heures UTC + 2

Le **mardi 25 septembre** à **23h48**, appel téléphonique du *BE BOP* vers le CROSS La Garde signalant avoir cassé son mouillage, perdu son annexe et être à la dérive dans le Golfe d'Ajaccio, secteur Pietrosella-Porticcio, par une météo difficile.

Le CROSS tente sans succès une géolocalisation par SMS.

Le **mercredi 26 septembre** à **00h08**, tentative d'appel du CROSS vers la SNSM d'Ajaccio, sans succès.

À **00h12**, appel paniqué du *BE BOP* vers le CROSS, signalant avoir heurté quelque chose et réclamant une assistance immédiate.

À **00h18**, engagement du remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage (RIAS) *ABEILLE FLANDRE* en alerte météo sur la zone.

À **00h21**, engagement d'une patrouille terrestre des pompiers avec plongeurs pour recherche et sauvetage.

À **00h35**, appareillage de l'*ABEILLE FLANDRE* signalant un vent fort de secteur Ouest avec rafales de 40 nœuds.

À **00h43**, un membre du personnel de l'hôtel Le Maquis à Porticcio signale avoir accueilli une femme étant arrivée à la nage et venant d'un navire qui a chaviré et s'est brisé. Son mari étant toujours accroché au navire et une troisième personne étant dans la cabine.



À **00h53**, engagement de l'hélicoptère DRAGON 20.

À **00h55**, le remorqueur *ABEILLE FLANDRE* est sur zone.

À **00h57**, le chef de groupe de la patrouille terrestre des pompiers recueille les premières informations auprès de la rescapée à l'hôtel Le Maquis.

À **01h06**, nouvelle tentative d'appel du CROSS vers la SNSM et à **01h15**, l'embarcation légère SNS732 est mise en alerte.

À **01h28**, engagement de l'hélicoptère PUMA SAR (délai de décollage une heure et quarante minutes pour rallier la zone).

À **01h33**, DRAGON 20 est sur zone et commence les recherches.

À **01h48**, le remorqueur *ABEILLE FLANDRE* est dans l'incapacité de se rapprocher de la côte étant donné la faible profondeur et le CROSS lui donne liberté de manœuvre.

À **01h50**, la SNS732 appareille et arrive sur zone à **02h00**.

La patrouille terrestre des pompiers se poursuit et la rescapée est prise en charge par un VSAV.

À **02h04**, DRAGON 20 localise le *BE BOP*, il est échoué sur « l'écueil Dorbera » situé sous la pointe de Porticcio.

À **02h11**, la SNS732 qui ne peut pas approcher de l'épave en raison de trop fortes conditions de mer a liberté de manœuvre et retourne à sa base.

DRAGON 20 et PUMA SAR aperçoivent un corps à plusieurs reprises puis le perdent de vue.

À **05h38**, mise en alerte de l'hélicoptère CHOUCAS de la gendarmerie pour recherches de jour.

À **05h59**, PUMA SAR récupère le corps de l'équipier et le dépose sur la plage à **06h04**. PUMA SAR quitte la zone et l'équipier décédé est pris en charge par les pompiers.

Dès l'aube différents moyens de recherche sont de nouveau déployés (DRAGON 20, PUMA SAR, CHOUCAS, SNS732) ainsi que des patrouilles terrestres.

À **16h10**, le corps du skipper est retrouvé sur la plage d'Agosta par une patrouille de gendarmerie.

### 3 Exposé

Heures UTC + 2

Météo sur zone :

Sémaphore de La Parata :

À **23h00** Vent à 104 km/h avec rafales de 131 km/h.

- mer forte à très forte.
- température de la mer : 24°C. (source Météo-France)

Le **mardi 8 septembre** embarquement de l'équipier et le **vendredi 18 septembre** de deux amis plongeurs.

Vers **16h00** le **jeudi 24 septembre**, le voilier est à l'ancre sur le mouillage de Sainte-Barbe. Du mauvais temps étant annoncé, l'équipage appelle les deux ports d'Ajaccio pour demander une place pour deux ou trois nuits et se mettre à l'abri. Les deux ports de plaisance leur signalent qu'il n'y a plus de place de disponible. Étant donné qu'ils sont déjà sur le mouillage de Pietrosella, ils tentent d'appeler « les bouées » afin d'avoir l'autorisation de prendre un mouillage de passage. Aucune réponse par le numéro indiqué sur le BLOC MARINE<sup>1</sup>.

L'équipière plonge afin de vérifier la bonne tenue du coffre et ce dernier étant jugé satisfaisant, le *BE BOP* s'amarré sur la bouée « Oscar » (une des dix bouées de passage). Il n'y a aucune indication sur les limites d'usage de la bouée (longueur du bateau et météo).

Le **vendredi 25 septembre** à **08h05**, l'équipière appelle le port Tino Rossi au téléphone pour demander une place une nouvelle fois. Son interlocuteur du port lui répond qu'il n'y a pas de place. Elle appelle également le port Charles d'Ornano qui lui fait la même réponse mais qui lui demande de rappeler vers **10h00** au cas où une place serait restée vacante.

À **10h00**, les amis sont débarqués sur le rivage à l'aide de l'annexe et à **10h15**, l'équipière rappelle le port Charles d'Ornano. Le port confirme qu'il n'y a pas de place de disponible, même au poste de ravitaillement, mais lui suggère d'aller se mettre à l'abri au « fond de baie ». La décision est prise de rester sur la bouée du mouillage de Sainte-Barbe.

Une surveillance du mouillage est effectuée pendant la journée et l'amarrage est doublé.

Vers **22h00** le skipper et l'équipier vont se reposer chacun dans leur cabine. L'équipière choisit de prendre le premier quart de veille.

<sup>1</sup> Ouvrage très complet à destination du plaisancier contenant des informations précises et détaillées des zones portuaires, de la réglementation, des marées etc...

Vers **23h45** un grain fait forcer le mouillage et l'équipière s'aperçoit qu'il a lâché.

Elle crie « ça a lâché, ça a lâché ». Le skipper sort de la cabine (il est en sous-vêtements), démarre le moteur et met le cap au nord pour s'écarter des dangers. L'équipière l'aide à enfiler une polaire. Les embruns les submergent, supprimant toute visibilité.

À **23h48**, l'équipière appelle le CROSS par téléphone.

Le voilier se couche deux fois de suite jusqu'à ce que le mât touche la surface de l'eau.

L'équipière entend un grand bruit sous la coque, le skipper est toujours à la barre.

Le voilier est maintenant échoué et les vagues le submergent. L'équipière rappelle le CROSS et demande une assistance immédiate ; les vagues rentrent dans la cabine. Elle parvient à sortir de la cabine, elle résiste à l'assaut d'une première vague mais est emmenée par la suivante.

Elle voit son mari toujours à la barre qui appelle au secours.

L'équipière voit le voilier échoué sur les rochers et elle dérive rapidement. Son ciré l'aide à flotter et elle enfile une palme qu'elle a récupérée. Elle aperçoit des lumières sur la côte et nage dans cette direction. Après environ trente minutes d'efforts, elle approche du rivage, elle calcule la fréquence des vagues pour éviter les rochers et arrive à plat ventre sur la plage de l'hôtel Le Maquis. Elle monte quelques marches et frappe sur la baie vitrée. Du personnel l'accueille et appelle la gendarmerie et les pompiers. Elle rentre en communication avec le CROSS par téléphone et est prise en charge par les secours.

Dans les semaines qui ont suivi l'accident, des plongées ont été effectuées par la gendarmerie maritime pour constater l'état du dispositif de mouillage. Ces plongées ont été réalisées sur la bouée Oscar identifié par un témoin comme étant la bouée sur laquelle le *BE BOP* s'était amarré. Le plongeur a constaté le bon état de l'ensemble du mouillage (gueuses, chaîne et attache de la bouée ; la bouée étant dégonflée). La rupture de l'amarrage est donc la seule possibilité envisagée ayant conduit à la dérive du navire.

## **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'échouement du BE BOP**
2. **La noyade du skipper et de l'équipier**

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.

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 (**facteurs contributifs**).

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 L'échouement du BE BOP**

##### Demande de place dans les ports d'Ajaccio :

L'équipage du BE BOP a effectué des demandes répétées pour obtenir une place dans un des deux ports d'Ajaccio accueillant des navires de plaisance. La seule réponse de ses ports fut de dire qu'ils étaient complets, sans aucune possibilité d'accueil, et que le voilier pouvait aller s'abriter en « fond de baie ».

La proposition alternative à une place dans le port, ne paraît pas suffisamment détaillée et explicite auprès d'un voilier cherchant un refuge avant une tempête.

Remarque : la rescapée souligne que les ports ont refusé de l'accueillir alors qu'une tempête était annoncée et souhaite que les conversations téléphoniques soient enregistrées.

##### Décision de rester sur le mouillage de Sainte-Barbe :

Quand le skipper a choisi de rester sur le mouillage de Sainte-Barbe et de s'amarrer à une bouée, l'équipière a tenté de contacter l'organisme gestionnaire du mouillage organisé par le numéro de téléphone répertorié dans le BLOC MARINE. Ils n'ont obtenu aucune réponse à leurs appels. Ils se sont donc amarrés à une bouée de passage, la bouée Oscar, mais n'ont pas été identifiés par l'organisme gestionnaire du mouillage. Le site de la mairie concernant les

mouillages de passage (payants) de la commune de Pietrosella, ne comporte aucune information, ni sur la période d'ouverture, ni sur leur limite d'utilisation selon les conditions météorologiques.

Les usagers permanents du mouillage ont été prévenus par courriel de la nécessité de quitter le mouillage en prévision du mauvais temps.

L'équipage du *BE BOP* n'a eu aucun contact avec un des responsables du mouillage qui aurait pu leur signifier le danger de rester à cette position dans les conditions météorologiques prévues. Même si c'est l'amarrage du voilier qui a cassé et non le dispositif bouée-coffre, un mouillage plus abrité aurait pu leur être conseillé.

Certains mouillages organisés comme la ZMEL (Zone de Mouillages et d'Equipements Légers) de Bagaud dans le Parc National de Port-Cros mettent à disposition des plaisanciers des bouées d'amarrage. La réservation des emplacements est possible par l'intermédiaire d'un site internet et de la prévention ainsi que de l'information sont fournis sur place par les agents du parc national. Les bouées sont marquées des limites d'utilisation.



Exemple de Bouées avec indications : celles de la ZMEL de Bagaud

**L'absence d'information sur le mouillage de Sainte-Barbe par l'organisme gestionnaire est un facteur contributif de l'accident.**

Tous les navires sont partis mais le skipper décide de rester dans une zone exposée aux vents de secteur ouest sans avoir conscience que le mouillage n'est pas garanti par cette météo. Sur cet amarrage de beau temps, dont la limite est fixée pour trente nœuds de vent alors que les rafales faisaient plus du double, rien ne garantissait que la chaîne ou la bouée tienne avec de telles conditions météorologiques. Les plongées effectuées montrent que ce n'est pas l'ensemble chaîne-bouée du mouillage qui a été défaillant mais qu'il semble que ce soit l'amarrage mis en place par le bord qui n'ait pas tenu. Quand bien même ce dernier aurait tenu, rien n'indique que l'ensemble chaîne-bouée aurait résisté. La rupture d'élément n'est que la



conséquence prévisible d'une position inappropriée car exposée aux très mauvaises conditions météorologiques ce jour-là.

Malgré un vent fraichissant et l'arrivée d'une tempête annoncée, il laisse le premier quart de nuit au mouillage à l'équipière et va se reposer dans sa cabine sans garder ses vêtements de mer. Même s'il répond au premier appel de l'équipière, le manque de préparation dans la gestion de la situation d'urgence montre un manque de conscience du danger et une absence de méthode dans la gestion de l'urgence. Alternativement il aurait pu rejoindre le mouillage en fond de baie où se trouve de nombreux navires.

#### Route vers l'écueil Dorbera :

Dès que l'alerte a été donnée, le skipper bondit dans le cockpit et démarre le moteur, il met le cap au nord pour s'écarter des dangers. Il a pour tout moyen de navigation la carte électronique du cockpit sur laquelle il a une très mauvaise visibilité. Les équipiers sont dans la cabine, occupés à communiquer avec le CROSS, le skipper est seul à la barre et il est gêné par les embruns qui l'empêchent de lire sa position. Il a une mauvaise évaluation de la route fond suivie par le navire et ne perçoit pas que, poussé par le vent, il dérive dangereusement vers l'est sur l'écueil Dorbera.

**Le manque de préparation à la gestion d'une situation d'urgence combiné à un choix de mouillage exposé est un facteur contributif de l'accident**

## **4.2 La noyade du skipper et de l'équipier**

Le skipper a quitté la cabine dans l'urgence pour démarrer le moteur et prendre la barre. Il n'a pas eu le temps de passer une tenue appropriée aux conditions de mer et de vent et ne s'est pas équipé d'une brassière de sauvetage.

L'équipier est resté dans la cabine après le choc sans avoir capelé de brassière de sauvetage. Les brassières étaient disponibles et facilement accessible sur la couchette du carré.

Aucune des deux victimes n'avaient revêtu d'équipements lui permettant de surnager dans cette mer déchaînée.

**Dans cette situation, le fait de ne pas avoir revêtu un équipement de protection individuel contre le risque de noyade s'est avéré être un facteur contributif de la noyade du skipper et de l'équipier.**

La rescapée souligne que personne à bord n'a eu le temps d'enfiler un gilet de sauvetage et que le skipper et l'équipier ont reçu un coup à la tête et qu'un casque les aurait protégés.

### Intervention de la SNSM :

Il a fallu une heure et vingt minutes entre la première mise en alerte de la SNSM d'Ajaccio et le départ effectif de la SNS732 vers le lieu du naufrage. La mise en alerte des personnels se fait à l'aide d'appels téléphoniques.

Dans ce cas, la fiche embarcation à disposition du CROSS répertoriait les numéros de téléphone du président, du patron et du patron suppléant, or aucun n'était disponible ou n'a pu répondre.

Le sous CROSS Corse, fermé aux heures du naufrage, possède une fiche station avec une liste amplifiée de personnes à contacter en cas d'urgence. Le CROSS La Garde, en charge de l'opération a travaillé à partir d'une fiche moyen ne prenant en compte que l'unité principale de la station et n'a pu joindre immédiatement le patron de la SNS 732.

La SNSM a mis en place un système de mise en œuvre des moyens dans plusieurs stations (Système WOALEN) permettant d'optimiser la mobilisation des membres d'équipage. La station d'Ajaccio devrait prochainement être équipée de ce dispositif.

## **5 Conclusions**

Faute d'être accepté dans un port, parmi différentes options, le skipper a fait le choix d'un mouillage sur bouée.

Cependant, ce mouillage de « beau temps » était inadapté aux conditions météo à venir et le skipper n'en avait pas conscience.

Le voilier, après avoir rompu son amarrage sur la bouée de passage du mouillage de Sainte-Barbe, a tenté de se diriger vers le nord mais a heurté l'écueil de Dorbera où il s'est disloqué.

Le skipper et l'équipier ont été retrouvés décédés sans brassière de sauvetage et l'équipière a pu regagner la côte à la nage.

L'absence d'informations sur le mouillage de Sainte-Barbe et ses limitations par la mairie de Pietrosella, est un facteur contributif de l'accident.

Le manque de préparation du skipper dans la gestion d'une situation d'urgence telle que la rupture d'un mouillage est un facteur contributif de l'accident.

L'absence de brassière de sauvetage dans un moment critique a certainement contribué à la noyade du skipper et de l'équipier.

## 6 Enseignements

1. **2021-E-15** : une formation en école de voile et de croisière permet d'acquérir de façon sûre les savoirs nécessaires à la gestion d'une croisière en toute sécurité.
2. **2021-E-16** : lorsque du mauvais temps est prévu, il est contre-indiqué de mettre au mouillage un navire dans une zone exposée aux éléments.
3. **2021-E-17** : le déploiement en Corse du système WOALEN permettra d'optimiser la mobilisation des membres d'équipage de la station SNSM d'Ajaccio.

## 7 Recommandations

Le *BEA*mer recommande :

À la mairie de Pietrosella :

1. **2021-R-05** : de mettre en place des informations sur les bouées précisant les limites d'utilisation des mouillages.
2. **2021-R-06** : d'améliorer les informations à dispositions des usagers (site internet et accueil téléphonique) sur les périodes d'ouverture et les limites d'utilisation des bouées selon les conditions météorologiques.

**Liste des abréviations**

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CODIS** : Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- EPI** : Équipement de Protection Individuel
- RIAS** : Remorqueur d'Assistance, d'Intervention et de Sauvetage
- SNSM** : Société Nationale de Sauvetage en Mer
- VSAV** : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes
- ZMEL** : Zone de Mouillages et d'Équipements Légers

## Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer

Paris, le **07 octobre 2020**

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 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 l'échouement suivi du naufrage du voilier *BE BOP*, le 25 septembre 2020 dans le Golfe d'Ajaccio (deux victimes).

**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 CERVENS  
Directeur du BEAmer







**Ministère de la Mer**

## **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  
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr**

