



Rapport d'enquête

**Homme à la mer à bord du navire CAP HORN 1
le 17 septembre 2022, au large des îles Kerguelen
(une victime)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : novembre 2023

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	9
2.4	Accident	Page	10
2.5	Intervention	Page	10
3	Exposé	Page	10
4	Analyse	Page	14
4.1	Homme à la mer	Page	14
4.2	Noyade du marin	Page	15
5	Conclusions	Page	17
6	Mesures prises	Page	18
7	Enseignements	Page	18
8	Recommandations	Page	18
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	19
B.	Décision d'enquête	Page	20

1 Résumé

Le **17 août 2022** le palangrier CAP HORN 1 appareille du port de la pointe des galets à La Réunion pour une campagne de pêche à la légine dans les Terres Australes Antartiques Française.

Le **23 août**, le CAP HORN 1 met en pêche et prospecte diverses zones.

Le **17 septembre**, dès la tombée de la nuit, la première ligne est filée et à 22h06, le bosco est emmené à la mer par la ligne lors de la mise à l'eau des orins reliant la ligne aux ballons de récupération.

Après une manœuvre de récupération d'homme à la mer, le bosco est récupéré inanimé et malgré les soins procurés par le bord, il ne pourra être réanimé.

Le bosco déclaré décédé, le CAP HORN 1 remet en route vers La Réunion.

Le BEAmer émet 1 enseignement sur cet événement et adresse 2 recommandations.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

La pêche à la légine dans la zone des terres australes

Le code rural et de la pêche maritime donne pouvoir¹ au préfet administrateur supérieur des terres australes et antarctiques françaises de prescrire des règles encadrant la pêche à la légine australe (*Dissostichus eleginoides*), dans les zones économiques exclusives de Crozet et de Kerguelen.

Cette réglementation définit les zones de pêche autorisées, tailles minimales des captures, traitement des espèces non désirées, obligations d'export des contrôleurs etc.

Un autre volet de la réglementation vise à assurer la protection des oiseaux.

Les règles portent essentiellement sur 3 axes :

- Filage uniquement la nuit.

Le filage de nuit est obligatoire, dans l'obscurité, pendant la période comprise entre la fin du crépuscule nautique et le début de l'aube, et par référence aux éphémérides fournies par le MNHN.

- Mise en place d'effaroucheur.

Un système d'effarouchement des oiseaux à l'arrière du navire, doit être mis en place et maintenu en l'état lors des opérations de filage de palangres. Il consiste en l'utilisation d'au minimum 4 lignes de banderoles...

¹ Article R911-3

- Eclairage sur le pont.

De nuit, et en particulier lors des filages, les navires doivent adopter un éclairage ayant, par son emplacement et son intensité, une portée réduite n'excédant pas celle nécessaire pour garantir la sécurité du personnel et du navire.

Description d'une ligne de palangre

La palangre est constituée d'une ligne d'environ 10 km sur laquelle sont fixés les hameçons espacés les uns des autres d'1 m 20.

A chaque extrémité de cette ligne, un lest maintient la palangre sur le fond puis des orins, composés de filins de 200 m reliés les uns aux autres, remontent à la surface. En attente de filage, ils sont disposés dans des sacs sur le pont.

En tête et en fin de ligne, des bouées dont une est équipée d'un GPS sont reliées à l'orin.

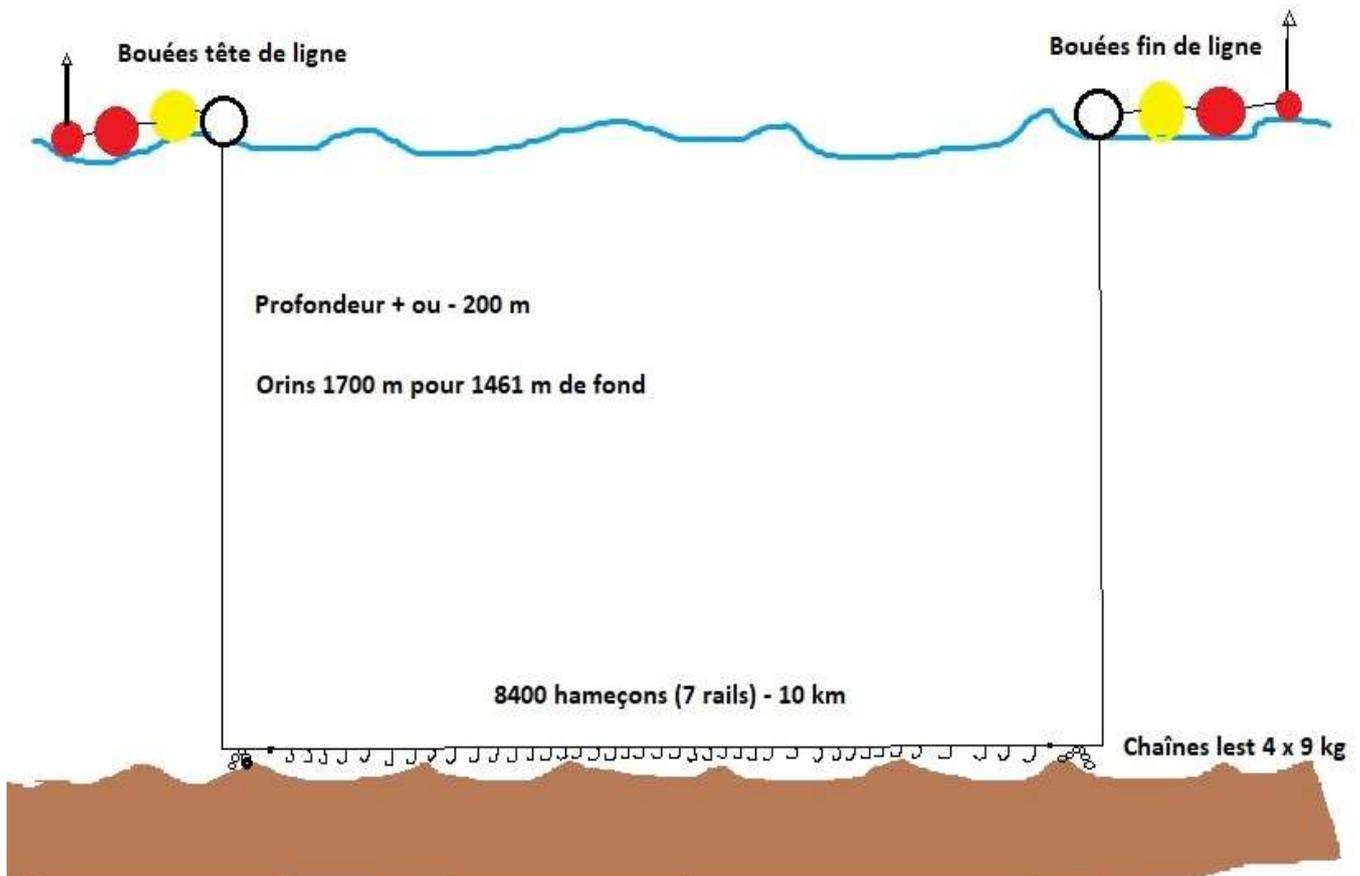


Figure 1: Ligne palangre



Figure 2- Orins en sac



Figure 3 - Orins en sac et première bouée de fin de ligne



Figure 4 - Bouées de fin de ligne et bouée GPS

Technique de pêche

Le filage est précédé par la mise en place de « farandoles », dispositif d'effarouchement long d'environ deux cent quarante mètres pour la protection aviaire ; il s'effectue de nuit, toutes les lumières du navire étant masquées, les marins travaillent à l'extérieur avec une lampe frontale.

Avant d'être filées, les lignes de pêche sont préparées en fonction de la météo ainsi que des fonds et leur composition est décrite dans une « feuille de filage » que le capitaine remet au bosco chaque jour.

Ce document précise la longueur totale d'orins entre les quatre ballons de surface et l'ancrage de la ligne sur le fond (à chaque extrémité de celle-ci) ainsi que la longueur de cette ligne de fond. A chaque extrémité de la ligne le dernier ballon porte une balise GPS.

Les lests de chaque extrémité de la ligne de fond sont envoyés l'un après l'autre, à partir du pont inférieur par une ouverture dans le tableau arrière du navire où se trouvent deux marins ; ces chaînes entraînent la ligne de fond préparée sur des rails au pont inférieur, ainsi que l'orin préparé à l'extérieur sur le pont principal arrière où se trouvent le bosco et deux marins.

Le filage de la ligne s'effectue à huit nœuds environ – moins pour les extrémités – afin de bien étaler la ligne de fond. Pour sept rails, soit huit mille quatre cents hameçons distants d'un mètre vingt (donc environ dix kilomètres), le temps de filage est approximativement de quarante-cinq minutes auxquelles il faut ajouter celui de filage des deux orins (deux fois mille six cents mètres pour un fond de mille quatre cents mètres), portant la durée totale à environ soixante minutes.

Chaque orin est composé de filins de deux cents mètres de long reliés les uns aux autres et disposés dans des sacs à plat pont le long du bastingage arrière, que le bosco retient au fur et à mesure du filage ; il informe la passerelle du déroulement de l'opération par sa VHF portative. Après le dernier sac, le bosco passe le premier ballon par-dessus le bastingage, au coin arrière bâbord, pendant qu'un premier matelot tient les deux ballons suivants sur bâbord à l'extérieur du bastingage et qu'un deuxième matelot fait de même avec le dernier ballon qu'il a équipé de la balise GPS. A ce moment, le bosco et les matelots sont à environ trois mètres les uns des autres; ils sont dans l'obscurité complète, équipés d'une lampe frontale.

2.2 Navire



Figure 5: Navire de pêche Cap Horn 1

- Nom : CAP HORN 1
- Immatriculation : FK 924318
- Longueur HT : 55,50 m
- Largeur : 11 m
- Jauge brute (UMS) : 1294
- Propulsion : 1800 kW
- Coque : Acier
- Construction : 2001 par les chantiers PIRIOU

Le CAP HORN 1 est un palangrier congélateur exploité dans les TAAF pour la pêche à la légine. Il appartient à l'armement SAPMER et son port base est le port de la pointe des galets à La Réunion.

Le permis de navigation du navire était valide jusqu'au 26 novembre 2022.

2.3 Équipage

L'équipage au complet de 32 hommes dont 1 contrôleur des pêches, ce qui est conforme en nombre et qualités au permis d'armement.

Le capitaine est âgé de 31 ans, il détient le brevet de capitaine de pêche. Il a une grande expérience de la navigation à la pêche. Il a été embarqué sur ce navire puis sur son sister-ship depuis 2012 comme lieutenant puis second capitaine.

C'est sa première marée comme capitaine à bord de ce navire sur lequel il est embarqué depuis le 11 août 2022.

Le second capitaine a 37 ans. Il navigue à la pêche depuis ses 18 ans, comme matelot pendant 13 ans puis comme lieutenant pendant 6 ans sur le sister-ship du CAP HORN 1 et enfin comme second capitaine pendant 2 marées.

Il est titulaire du brevet de capitaine de pêche et c'est sa première marée dans la fonction de second capitaine à la SAPMER.

Le bosco, victime de l'accident, avait 47 ans. Il naviguait depuis 1994 dans les fonctions de matelot puis de bosco.

Bosco sur le CAP HORN 1 depuis 2018, il était embarqué depuis le 11 août 2022.

Le matelot 1 est âgé de 43 ans. Il navigue depuis 2000 dans les fonctions de matelot ou bosco sur différents navires de la SAPMER. Embarqué depuis le 17 août 2022, c'est sa première marée sur le CAP HORN 1.

Le matelot 2 est âgé de 34 ans. Il est de nationalité malgache et navigue depuis 2012 dans les fonctions de matelot ou bosco. Il est embarqué sur le CAP HORN1 depuis le 11 août 2022.

Tous les membres d'équipage sont à jour de leur aptitude médicale.

L'équipage est réparti en deux équipes qui tournent en bordée (6 heures de travail puis 6 heures de repos).

Le bosco, les matelots 1 et 2 sont tous trois présents sur le pont lors du filage de la ligne.

2.4 Accident

Heure locale TU + 4

Le **17 septembre 2022**, le CAP HORN 1 est en pêche à 50 milles dans le sud-ouest des îles Kerguelen (à 1800 milles dans le sud de La Réunion).

Alors que la première ligne de la nuit est filée, le bosco, qui est en charge du largage du premier ballon de récupération de la ligne, est emporté à la mer par le dernier orin.

Après les recherches et manœuvres de récupération, le bosco retrouvé flottant sur le ventre est ramené à bord inanimé et les premiers soins lui sont portés.

2.5 Intervention

Heure locale TU + 4

Le **17 septembre 2022 à 22h06**, le bosco tombe à la mer.

Il est retrouvé flottant sur le ventre. Il est remonté à bord et pris en charge par le capitaine et l'équipage.

Le CCMM et l'armement sont contactés.

Le CCMM procure des conseils quant à la conduite à tenir ; une fois le décès prononcé, le navire, toujours en contact avec l'armement, le CROSS et le CCMM, remet en route et rentre à La Réunion.

3 Exposé

Heure locale TU + 4

Météo sur zone le 17 septembre 2022 :

Vent force 6 (25 nœuds) de ouest-nord-ouest, mer forte, houle de 3 à 4 m.

Température de l'air 2°C, température de la mer 2°C.

Le **17 août 2022 à 15h00**, le CAP HORN 1 appareille du port de la Pointe des Galets à La Réunion et met le cap au sud-sud-est en direction des zones de pêche des îles Kerguelen.

Après une traversée sans événement notable, le navire met en pêche le **23 août à 03h28**.

La pêche se déroule normalement dans différents secteurs, l'équipage est pleinement opérationnel.

Le **17 septembre** dans la journée, deux lignes sont virées.

Le capitaine, en vue du travail de la nuit, communique la feuille² de filage au bosco qui va préparer les lignes.

À la tombée de la nuit, les banderoles sont filées face à la houle, les feux et lumières du navire sont masquées, puis le capitaine prend une route épaulant la mer et fait envoyer la première ligne de la nuit.

À **21h14**, le premier hameçon est envoyé, le capitaine note la position exacte et calcule quelle sera la durée du transit entre ce filage et le suivant. Le capitaine est à la passerelle au poste de commande et en communication avec le bosco par VHF portative. Le bosco et deux matelots sont situés sur la plage arrière.

La ligne défile normalement et le bosco communique au capitaine l'avancée du filage, comme c'est l'habitude, de manière à pouvoir anticiper la fin du filage et la mise à l'eau des bouées de récupération.

Le bosco annonce « dernier rail », « 200 hameçons », « 100 mètres », le capitaine n'entend pas la dernière annonce « la gonio est partie », normalement 20 secondes après la précédente.

Lors du filage, le matelot 1 aide le bosco qui retient les sacs contenant l'orin et les récupère pour les remettre dans le parc à orin.

À deux sacs de la fin le matelot 1 va sur bâbord, aux deux ballons du milieu, qu'il est chargé de déborder ; il les tient jusqu'au largage du premier ballon par le bosco.

Le matelot 1 avertit une première fois le bosco lorsqu'il voit une boucle sortie de son sac sur le pont. Le bosco agite soudain ses jambes, il est pris par la jambe gauche. Il est emporté. Le matelot 1 lâche les deux ballons pour lui venir en aide et l'attrape par la taille au niveau du bastingage.

Le bosco crie « ah, mon pied », puis « coupe » alors le matelot 1 saisit son couteau mais ne parvient pas à sectionner l'orin gêné, par la première bouée. Le bosco est emporté et touche l'eau à environ dix mètres sur l'arrière du navire.

À **22h06**, le capitaine aperçoit sur l'écran de contrôle de la caméra thermique le matelot courir de bâbord vers tribord et immédiatement le signal MOB retentit. Dès que l'alarme sonore est acquittée, le matelot ouvre la porte de la passerelle et crie qu'il y a un homme à la mer qui « est sur les ballons ». Le matelot repart immédiatement pour rentrer les banderoles d'effarouchage.

Le capitaine bâte en arrière pour casser l'erre du navire, déclenche l'alarme générale et allume l'éclairage extérieur.

² La feuille de filage est un document sur lequel sont indiqués les compositions des lignes de pêche (longueurs des orins...), elle sert au bosco pour préparer le travail.

À **22h07**, le capitaine entame une manœuvre de Boutakoff³ par la droite afin de revenir sur les bouées et dans le même temps donne l'ordre au matelot 1 de virer les banderoles du dispositif d'effarouchement des oiseaux le plus vite possible.

Le second capitaine arrive à la passerelle et prend en charge le projecteur de recherche.

À **22h16**, le navire approche des bouées mais le bosco n'est pas en vue, il n'est pas resté accroché aux bouées.

Compte tenu du vent et de la mer, le capitaine prend un cap dans la direction où il estime être le bosco, le second continue de balayer la mer avec le projecteur.

Quelques instants après, ils aperçoivent à environ 300 mètres sur l'avant les bandes réfléchissantes de le VFI du bosco. Le capitaine demande au lieutenant d'appeler le CCMM.

Le capitaine manœuvre bâbord amure pour faire un abri sur tribord au niveau du bunker⁴ dans lequel se trouve une partie de l'équipage.

Le bosco flotte sur le ventre et son VFI est gonflé.

À **22h24**, à la troisième tentative, le bosco est remonté à bord par le bunker à l'aide d'un bout passé autour de son bras.

Le capitaine confie la passerelle à son second et descend immédiatement pour prendre en charge la victime et lui prodiguer les premiers soins. Il perce le VFI du bosco à l'aide d'un couteau et le lui enlève. Le bosco est déshabillé puis couvert avec des couvertures sèches. Le massage cardiaque débute.

Le capitaine demande au lieutenant de relayer le second capitaine à la passerelle. Le second rejoint alors le capitaine et poursuit les soins apportés au bosco alors que le capitaine appelle la compagnie pour les informer de la situation.

À **22h30**, le CCMM demande de continuer le massage cardiaque. Le décès est prononcé à **00h05** après deux heures et sept minutes de massage cardiaque.

³ Manœuvre utilisée pour revenir exactement sur sa route et en direction opposée.

⁴ Ouverture dans le bordé muni d'une rampe pour la récupération de la pêche.



Figure 6- Poste de commande de la passerelle



Figure 7- Vue du bunker depuis la passerelle



Figure 8- Enregistrement de la trace de la manœuvre de récupération d'homme à la mer

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. Homme à la mer

2. Noyade du marin

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

4.1.1 Intervention sur la filière

Lors du filage de la palangre, le bosco et son équipe ont plusieurs actions à entreprendre.

Dans un premier temps, ils ont à mettre à l'eau les bouées et orins de tête de ligne ; puis surveillance lors du filage de la ligne d'hameçons disposée sur les rails de stockage.

Ensuite arrive la fin de la ligne, avec la mise à l'eau des orins et des bouées.

Sur cette ligne, sept orins de 200 mètres et un orin de 100 mètres sont connectés entre eux avant d'être reliés aux bouées de fin de ligne (blanche, jaune, rouge et gonio).

Les orins sont stockés dans des sacs posés à plat pont.

Le rôle du bosco au moment où les orins sont filés est de maintenir les sacs tandis que les orins sont entraînés à la vitesse d'environ 6 nœuds.

Le sac vide est alors tendu au matelot 1 qui les range dans les parcs à orins.

Des boucles se sont formées lors de la sortie des derniers mètres du dernier orin et le bosco a malencontreusement mis le pied dans l'une d'elles.

Il a tenté de s'en dépêtrer mais a été emporté par l'orin.

Sur un grand nombre de navires palangriers de toutes tailles, les palangres et filières sont filées sans intervention humaine, toute la ligne est grée et disposée sur le pont et défile jusqu'au bout de ligne.

Le fait qu'un membre d'équipage doive intervenir physiquement pour assurer le bon défilement de la palangre lorsqu'elle est filée est un facteur contributif de l'accident.

4.1.2 Travail dans l'obscurité

Dans le but de diminuer la mortalité aviaire, la réglementation impose un certain nombre de règles : le filage des palangres se fait uniquement la nuit avec un éclairage limité.

L'action de pêche de filage de la palangre à bord du CAP HORN 1 s'effectue donc de nuit et avec un éclairage de pont totalement absent.

L'équipage au travail sur le pont dispose pour tout éclairage d'une lampe frontale individuelle.

Par définition, la lampe frontale éclaire uniquement l'endroit où le regard se porte. Avec ce type d'équipement, la vision périphérique devient inefficace.

Le bosco n'a pas pu voir qu'il allait marcher sur les boucles qui se sont formées sur le pont.

L'absence de visibilité liée à l'obscurité totale sur la zone de travail est un facteur contributif de l'accident.

4.2 Noyade du marin

Le bosco a été retrouvé flottant sur le ventre dans une mer formée et froide (houle de 3 à 4 mètres, déferlantes et température de 2°C). Il a été emporté les pieds en avant et est venu frapper la mer une vingtaine de mètres derrière le navire. Il s'est ensuite passé 17 minutes entre sa chute et le moment où il a été récupéré.

Les consignes à bord du CAP HORN 1 concernant l'équipement à prévoir avant d'aller sur le pont sont affichés dans différents endroits du navire.

Consigne affichée dans les sas menant au pont de travail :

« L'équipe de pont doit porter une ceinture avec couteau pendant le travail. Le VFI est obligatoire au bunker et sur le pont. »

Les VFI sont disponibles dans le sas d'accès au pont de travail pour l'équipe devant aller sur le pont.

Ces VFI ne sont pas individualisés mais en libre-service dans le sas. Compte tenu de l'exposition aux paquets de mer, les marins changent souvent leur matériel du fait des déclenchements fréquents.

Le VFI porté par le bosco était un équipement de la marque MULLION, modèle Ultrafit Hi Tide 150 N Divansi MOB. C'est un dérivé d'un VFI très courant (Ultrafit Hi Tide 150 N) qui a été légèrement modifié pour permettre l'intégration d'une balise MOB (Man Over Board), la balise Divansi de la marque SEARAKA.

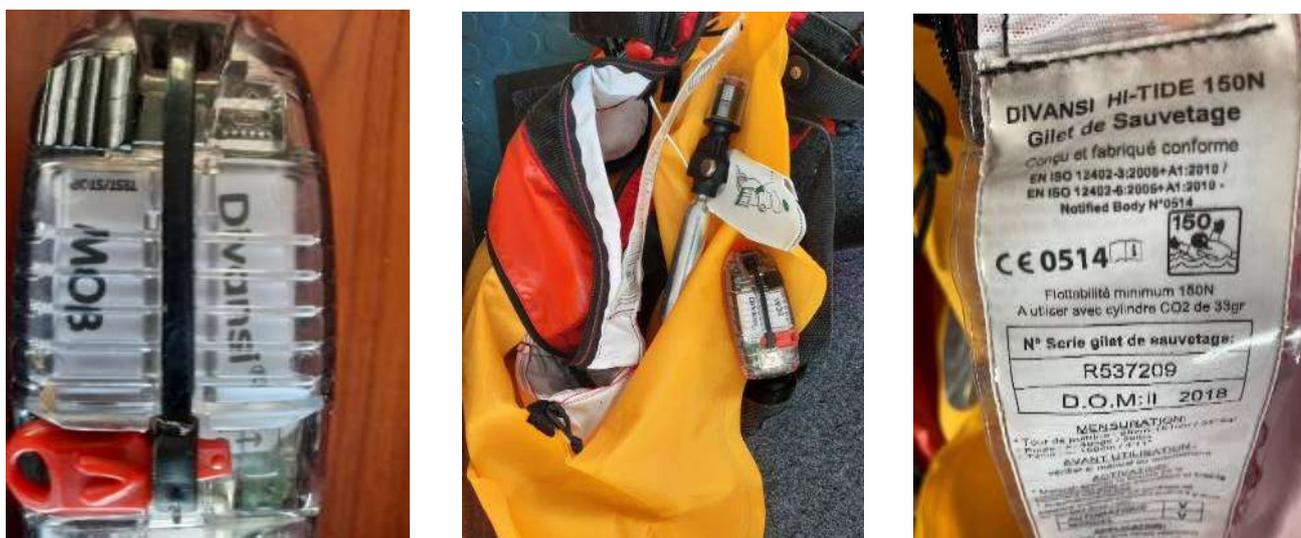


Figure 9 - 10 - 11 VFI et MOB portées par le bosco

Sur ce type de matériel, la sangle sous-cutale est amovible. Le VFI utilisé par le bosco n'était pas équipé de sangle sous-cutale.

Le BEAMer a sollicité l'expertise de l'IMP pour émettre un avis sur la capacité du VFI porté par la victime à maintenir sa tête hors de l'eau.

L'IMP a avancé trois hypothèses pour expliquer le fait que le VFI porté par le bosco inconscient l'ait pas retourné et maintenu les voies respiratoires hors de l'eau alors qu'il était gonflé.

- 1. le modèle de VFI est intrinsèquement trop faible pour atteindre ces objectifs,*
- 2. le VFI porté par le marin ne s'est que partiellement gonflé ou s'est partiellement dégonflé,*

3. au moment de l'impact avec l'eau, le VFI mal ajusté et porté sans sous-cutale est remonté le long du corps du marin et s'est gonflé trop haut pour réussir à le retourner.

La première hypothèse est considérée comme improbable pour deux raisons. D'abord, ce modèle de VFI a passé les essais de retournement imposés par la norme NF EN 12402-3 pour des sujets en maillot de bain. Ensuite, dans le cadre des exercices et essais organisés par l'IMP, il a toujours retourné les volontaires qui se sont jetés à l'eau dans une tenue de travail comparable à celle de la victime, qu'ils soient conscients ou simulant l'inconscience.

La deuxième hypothèse est aussi considérée comme improbable. Aucun cas de gonflage partiel ne nous est connu ; en règle générale, le VFI se gonfle ou ne se gonfle pas. Si un dégonflage partiel est possible dès lors que le poumon est percé, soit par accident, soit par usure, notamment au niveau des pliures, il paraît peu probable à cause de la proximité de la vérification annuelle de l'équipement qui a dû comprendre un test de gonflage et de maintien en pression du poumon.

Compte tenu des conditions de la mise à disposition des VFI, principalement l'utilisation partagée de ces équipements – qui sous-entend / favorise l'absence d'ajustement systématique à la corpulence des utilisateurs – et l'absence de sangle sous-cutale, la troisième hypothèse paraît la plus probable.

Un ajustement sans doute imparfait du VFI avec l'absence de sangle sous-cutale est un facteur contributif de la noyade.

5 Conclusions

Le **17 septembre 2022**, le palangrier CAP HORN 1 file la première ligne de la nuit.

Lors de la sortie des derniers mètres du dernier orin, le bosco met le pied dans une boucle du filin et est emporté à la mer.

L'intervention manuelle dans l'obscurité de l'équipage lors de la mise à l'eau de l'orin est un facteur contributif de l'accident.

Le bosco équipé de son VFI est retrouvé inconscient et flottant sur le ventre.

Probablement, le VFI, mal ajusté et porté sans sous-cutale, est remonté le long du corps du marin et s'est gonflé trop haut pour réussir à le retourner.

Malgré les soins apportés, il ne pourra être réanimé.

6 Mesures prises

Une campagne d'affichage sur le port des VFI (support de l'IMP) a été mise en place, de même des clips vidéo issus aussi du site de l'IMP sur l'ajustement des VFI sont diffusés à bord dès le départ en mer.

Une modification de la procédure de filage a été mise en œuvre.

Concernant l'adaptation de l'éclairage aux différentes contraintes, des échanges avec l'administration des TAAF ont débuté.

7 Enseignements

1. **2023-E-30** : pour qu'un VFI soit à son efficacité optimale, il doit être ajusté au gabarit de l'utilisateur et porté avec sa sous-cutale lorsqu'il en est équipé.

8 Recommandations

Le **BEA**mer recommande :

À l'armateur

1. **2023-R-08** : d'engager une réflexion en consultant l'administration des TAAF concernant l'amélioration possible de l'éclairage des postes de travail lors des phases délicates, tout en minimisant l'impact sur la population aviaire.
2. **2023-R-09** : de revoir la procédure de filage de la palangre afin de limiter l'intervention humaine au strict minimum.

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

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- CCMM** : Centre de Consultation Médicale Maritime
- CROSS AG** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles Guyane
- GPS** : Global Positioning System
- IMP** : Institut Maritime de Prévention
- MNHN** : Muséum National d'Histoire Naturelle
- MOB** : Man Over Board
- TAAF** : Terres Australes Antarctiques Française
- VFI** : Vêtement à Flottabilité Intégré
- VHF** : Very High Frequency

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 19 Sept 2022

N/réf. : BEAmer 008

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 ;
- VU le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

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 chute à la mer d'un marin du palangrier CAP HORN 1 (IMO 9246968) le 17 septembre 2022, au large des îles Kerguelen.

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

Secrétariat d'État chargé 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 RUSIN DE CERVENA
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