



Rapport d'enquête

**Chavirage d'un canot du navire langoustier *AUSTRAL*
le 5 avril 2019, au large de l'île Amsterdam dans le sud de l'océan Indien
(une victime)**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : février 2020

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.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	4
2.2	Navire	Page	5
2.3	Équipage	Page	6
2.4	Accident	Page	7
2.5	Intervention	Page	8
3	Exposé	Page	9
4	Analyse	Page	10
4.1	Chavirage du canot	Page	11
4.2	Décès du trieur	Page	12
5	Conclusions	Page	13
6	Enseignements	Page	13
7	Recommandations	Page	13
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	14
B.	Décision d'enquête	Page	15
C.	Cartographie	Page	16

1 Résumé

Le 5 avril 2019 avant l'aube, l'*AUSTRAL* mouille dans l'ouest de l'île d'Amsterdam. Dès le lever du soleil, les quatre canots sont débordés et partent poser leurs casiers.

L'un d'eux, le *NEUF VERT*, mouille ses 28 casiers et part prospecter vers le sud afin de voir s'il est possible d'y mouiller les casiers après la première levée.

Quand il fait route vers le nord pour rejoindre et lever ses casiers, il est pris par une déferlante qui le fait chavirer.

Les trois membres d'équipage du canot décident de rejoindre la côte à la nage. Seuls le patron et le matelot y parviendront.

Inconscient dans l'eau, le trieur est ramené à la côte par le patron mais ne pourra être ranimé.

Le patron et le matelot sont pris en charge par une équipe venue à pied de la base de l'île d'Amsterdam dans le nord-est.

Ils sont par la suite réembarqués, ainsi que le corps du trieur, sur l'*AUSTRAL* qui fera route sur La Réunion.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

La Sapmer exploite des thoniers dans le nord de l'Océan Indien et des palangriers surgélateurs dans les îles des terres australes françaises. Elle exploite aussi un ancien chalutier, l'*AUSTRAL*, qui pêche la langouste autour des îles de Saint-Paul et d'Amsterdam.

La pêche pratiquée est essentiellement celle de la langouste, pêchée au casier à partir de canots embarqués sur l'*AUSTRAL* où elle est ensuite ramenée, préparée et conditionnée suivant les demandes commerciales de l'armement. La campagne de pêche se partage en deux périodes, la première marée qui dure du 1^{er} décembre à la mi-janvier et la deuxième marée de la mi-février à la fin du quota (généralement mi-mai).

Le quota se partage entre les deux îles puis autour de chacune en quota « au large » et quota « côtier ».

L'*AUSTRAL* mouille dans une zone choisie par le capitaine, puis, dès le lever du jour les deux

caseyeurs sont mis à l'eau pour le « large » et les quatre canots mis à l'eau pour le « côtier ».

Les canots disposent de 28 casiers qui sont mouillés séparément. Les casiers restent à l'eau deux heures puis ils sont relevés, la langouste est triée une première fois à bord du canot pour le respect de la taille minimale puis ramenée à bord de l'*AUSTRAL*.

Les canots font trois levées par jour et disposent d'une pause méridienne. L'équipage des canots profite des deux heures de temps où les casiers « travaillent » pour préparer la boëtte (l'appât) qui sera utilisée lors de la mise à l'eau suivante.

L'*AUSTRAL* disposant aussi de quotas « poissons », il arrive que les caseyeurs ou les canots mettent à profit le temps disponible pour pêcher à la ligne.

2.2 Navire

L'*AUSTRAL* est un chalutier langoustier. C'est un bateau usine qui traite et conditionne les langoustes.



- N° OMI : 9039262
- Immatriculation : RU 692717
- Longueur hors-tout : 76,60 m
- Propulsion : 2610 kW
- Année de construction : 1993

Il embarque une flottille de pêche composée de deux caseyeurs (le *MAURICIEN* et le *PIRIOU*) et de cinq canots (quatre en fonction et un en réserve).



- Longueur hors-tout : 7,35 m
- Propulsion : 38 cv (démarreur électrique)
- Un sondeur
- Un bidon étanche contenant entre autre une VHF portative et du matériel pyrotechnique

Les canots sont identifiés par une couleur : *NOIR*, *BLANC*, *JAUNE*, *VERT* et *NEUF VERT* pour le canot de réserve.

Une VHF portative est affectée au patron de chaque canot qui en est responsable (notamment de sa recharge).

Une bouée satellitaire est embarquée dans chaque canot, elle permet un positionnement de ceux-ci sur un écran situé en passerelle.

Remarque : Les canots de l'*AUSTRAL* n'ont pas de permis de navigation. Ce ne sont pas des annexes au sens de la *division 110 article 110.10*.

Ils ne sont pas couverts par la réglementation sur la sécurité des navires et ne sont donc pas contrôlés par l'administration.

Sont considérées comme «annexes», en application de l'article 1^{er} du décret n°84-810, les embarcations ou engins utilisés à des fins de servitude à partir d'un navire porteur, lorsqu'ils remplissent les caractéristiques techniques suivantes :

- *leur taille (L_{ht}) est inférieure à celle du navire porteur*
- *leur puissance est limitée à 1/5^{ème} de celle du navire porteur, à l'exception des annexes des thoniers senneurs et des navires de l'État*
- *leur nombre est limité à 1 par navire porteur, à l'exception des annexes des navires à passagers et des navires de l'État*
- *leur rayon d'action est limité à la portée visuelle depuis le navire porteur, ou à la portée VHF le cas échéant*
- *le nombre de personnes qui peuvent monter à leur bord est limité à 5, à l'exception des annexes des navires à passagers et des navires de l'État*

2.3 Équipage

L'équipage de l'*AUSTRAL* se compose de 54 membres.

Le capitaine a 46 ans, il est breveté capitaine de pêche depuis juillet 2000.

Il navigue à la Sapmer depuis 1998, sur l'*AUSTRAL* depuis 2002, d'abord dans des fonctions de second capitaine puis de capitaine depuis 2011.

Le second capitaine a 44 ans, il navigue depuis 1991, il est breveté capitaine de pêche. Il navigue sur l'*AUSTRAL* depuis 2011, dans la fonction de second capitaine.

Les canots sont armés par un patron, un matelot et un trieur. Le patron est toujours sur le même canot. Un tirage au sort effectué en début de campagne, détermine sur quel canot sont affectés le matelot et le trieur.

Le patron du canot accidenté a 40 ans, il est titulaire du BE manoeuvrier de la Marine nationale. Il navigue depuis 1995 et est embarqué sur l'*AUSTRAL* depuis 2002, d'abord comme matelot puis comme patron de canot depuis 2009.

Le matelot a 36 ans, il est titulaire du CIN, navigue sur l'*AUSTRAL* depuis 2016 comme trieur puis comme matelot.

Le trieur avait 51 ans. Titulaire du CIN, il naviguait sur l'*AUSTRAL* depuis 2016.

Tous sont à jour de leur visite médicale d'aptitude.

Le patron concerné par l'accident est normalement celui du canot *NOIR* ; celui-ci étant en avarie il est depuis un mois sur le canot de réserve (canot *NEUF VERT*).

2.4 Accident

Le canot *NEUF VERT* s'éloigne de la flottille en partant vers le sud. Pris par une vague déferlante plus forte que les autres, il est submergé et chavire à proximité de la côte sud-ouest de l'île Amsterdam.

Les trois membres d'équipage sont éjectés du canot et tentent de rallier la côte à la nage. Lorsque le patron arrive à la côte, il aperçoit le matelot, choqué et qui a perdu connaissance pendant un moment.

Après une dizaine de minutes de recherches, le patron récupère le trieur qui flotte sur le ventre. Il le ramène à la côte et, s'apercevant qu'il ne respire pas, tente de le ranimer. Après avoir effectué massage cardiaque et bouche à bouche, il se résigne à admettre que le trieur est décédé.

2.5 Intervention

Le **vendredi 5 avril**, à **07h15**, le patron du caseyeur *MAURICIEN* aperçoit deux fusées de détresse dans le sud de La Chapelle. Il contacte l'*AUSTRAL* par VHF sur le canal 69.

À **07h35**, il voit le canot *NEUF VERT* échoué dans les cailloux.

L'*AUSTRAL* vire le mouillage et contacte la base d'Amsterdam à **08h10** pour demander un soutien. Une équipe de sauveteurs de la base se met rapidement en route et se dirige vers les lieux du naufrage.

À **08h35**, l'*AUSTRAL* arme un dinghy pour porter secours aux naufragés.

De **09h30** à **11h36**, des tentatives de récupération sont effectuées par l'équipage de l'*AUSTRAL*, mais se soldent par un échec sous l'effet d'un fort vent et d'une houle importante qui brise sur les rochers.

Toutefois, à **09h30**, le dinghy parvient à passer une VHF au patron du canot naufragé.

À **09h43**, appel téléphonique au responsable du pôle austral de la Sapmer pour rendre compte et mise en place de la cellule de crise.

À **13h15**, l'équipe de terre est sur zone. Le médecin constate le décès du trieur.

Il organise l'évacuation à partir de la plage vers le haut de la falaise, situé 90 mètres plus haut.

À **21h00**, au prix de grands efforts, le sauvetage est effectué, le patron et le matelot sont à l'abri dans la cabane d'Entrecasteaux, le corps sans vie du trieur a été hissé sur la falaise. Il sera évacué le lendemain et ramené par une équipe de volontaires à bord de l'*AUSTRAL*.

Le matelot est évacué vers la base le **7 avril**, le patron le sera le **10 avril**, dès qu'il a été en mesure d'effectuer à pied le trajet de retour.

Le **11 avril** à **01h30**, le patron et le matelot sont embarqués à bord de l'*AUSTRAL* qui met en route vers La Réunion.

3 Exposé

Toutes les heures en TU + 5.

Le **16 février 2019** en début d'après-midi, le langoustier *AUSTRAL* appareille de La Réunion pour la deuxième marée de la campagne.

Le **23 février**, le navire entre dans la ZEE des îles Saint-Paul et Amsterdam.

Le **25 février**, le navire est mouillé dans le nord de l'île Amsterdam ; à **04h35**, la flottille est débordée et la deuxième marée de la campagne commence.

Du **25 février** au **5 avril**, l'*AUSTRAL* pêche autour de l'île Amsterdam et l'île Saint-Paul.

Le **5 avril**, l'*AUSTRAL* est mouillé dans la partie ouest de l'île Amsterdam à proximité de la zone de pêche choisie pour la journée. Le vent souffle du sud-est force 3, la mer est peu agitée et une houle de 2 mètres vient du sud-ouest.

À **04h25**, le branle-bas est effectué et le capitaine réunit le second et le bosco en passerelle pour transmettre les consignes du jour. La météo devant se dégrader dans la journée dans le sud-ouest de l'île, le capitaine donne pour consigne : « personne ne dépasse La Chapelle ».

À **04h55**, les deux caseyeurs sont mis à l'eau par le capitaine.

Les consignes du jour sont passées par le second capitaine individuellement aux patrons des embarcations au moment de leur mise à l'eau et à **05h20**, les canots sont débordés.

Deux canots, *VERT* et *BLANC*, partent poser les casiers vers le nord. Les canots *JAUNE* et *NEUF VERT* restent dans la zone située entre La Chapelle et Fausse Pointe pour y mouiller leurs casiers. Le canot *NEUF VERT* mouille d'abord 13 casiers dans la zone côtière de Fausse Pointe par des fonds de 13 mètres puis mouille 15 autres casiers plus au large par des fonds de 28 mètres. La manœuvre dure environ une heure.

Vers **06h30**, le canot *NEUF VERT* se met en dérive moteur stoppé. Le canot dérive vers le sud et l'équipage prépare la boîte pour remplacer les appâts des casiers après la prochaine levée.

La boîte préparée, le patron démarre le moteur et fait route vers le sud pour prospecter la zone de La Connasse dans le but d'y mouiller ses casiers lors de la deuxième posée.

Vers **07h10**, le patron fait route vers le nord pour lever ses casiers et effectuer la première livraison.

En passant sur un haut-fond, le moteur stoppe. Le patron redémarre le moteur immédiatement mais le canot ayant perdu de la vitesse, il ne peut plus négocier la houle qui arrive par le travers.

Une première vague est parée mais une deuxième d'environ deux mètres brise sur le canot et le submerge.

Le moteur stoppe à nouveau et le canot chavire.

Le patron est éjecté du canot et aperçoit le matelot et le trieur à proximité du canot renversé.

Le patron pense qu'il est plus prudent de rejoindre la côte puis d'attendre les secours, il dit au matelot et au trieur de nager vers la rive.

Le matelot, équipé d'un boléro s'est évanoui pendant une dizaine de minutes après avoir reçu un coup à la tête, mais reprend connaissance arrivé sur la côte.

Arrivé sur le rivage, le patron récupère le bidon de sécurité du canot qui a dérivé jusqu'à la terre, le vide et tire deux fusées de détresse.

Il aperçoit le trieur qui lutte contre la houle pour rejoindre le rivage puis disparaît.

Le patron le recherche pendant une dizaine de minutes et le voit de nouveau, flottant sur le ventre. Il repart à l'eau, le récupère et le ramène sur la côte en lui maintenant la tête hors de l'eau pensant qu'il est juste évanoui. Le matelot ayant repris ses esprits aide le patron à ramener le trieur sur la plage de galets.

Arrivés sur la plage, le patron fait du bouche à bouche et un massage cardiaque au trieur mais s'aperçoit au bout de quelques minutes qu'il ne respire toujours pas et que son cœur ne bat plus.

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 BEA mer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :

- 1. Chavirage du canot**
- 2. Décès du trieur**

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 Chavirage du canot

Chaque jour, le capitaine choisit une zone de pêche en fonction d'un certain nombre de critères et en particulier de la météo.

L'*AUSTRAL* est mouillé à proximité de la zone choisie et le capitaine confirme son choix par une dernière étude des conditions météorologiques pour la journée.

Avant de mettre à l'eau les deux caseyeurs et les quatre canots, le capitaine réunit le second capitaine et le bosco en passerelle et leur donne les consignes du jour.

Ce **5 avril**, il a défini et transmis au second capitaine une zone de pêche se limitant expressément au nord du lieu-dit La Chapelle à la pointe d'Entrecasteaux. La zone au sud de la pointe a été définie comme dangereuse au vu des conditions météorologiques prévues.

Les consignes sont ensuite transmises par le second capitaine à chaque patron de canot juste avant de les déborder : « Ne pas sauter La Chapelle ».

Après avoir mouillé ses casiers, le patron du canot *NEUF VERT* part prospecter vers le sud de La Chapelle au lieu-dit La Connasse, contrairement aux consignes données.

Le patron du canot précise aux enquêteurs du *BEA*mer qu'il a compris que la consigne était : « si on part vers La Connasse, attention au vent ».

L'incompréhension des consignes données ou leur non respect par le patron du canot *NEUF VERT* est un **facteur contributif** de l'accident.

Des bouées satellitaires sont embarquées dans les canots ; elles permettent de positionner les canots sur une cartographie électronique située en passerelle.

L'organisation du travail fait qu'il n'y a pas systématiquement de personne en passerelle quand le navire est au mouillage.

Un contrôle régulier de la position des canots permettrait de s'assurer que les patrons respectent les zones de travail définies.

Après avoir prospecté la zone de La Connasse, le patron reprend une route vers le nord pour rejoindre et virer les casiers mouillés.

Il prend la mer par le travers mais elle reste cependant maniable. Arrivé sur un haut-fond, la houle est plus importante et des vagues déferlent.

Le moteur stoppe mais malgré un redémarrage rapide de ce dernier, le canot a perdu trop de vitesse pour rester manœuvrant.

Le patron ne peut alors orienter le canot pour négocier la houle et les vagues.

Une déferlante plus forte que les autres brise sur le canot et le fait chavirer.

4.2 Décès du trieur

Le canot chaviré, les trois hommes sont à la mer. Le patron décide de rejoindre la côte à la nage.

En cas de chavirage, il est communément admis que même retournée, une embarcation peut être considéré comme une aide à laquelle il convient de rester accroché, dans la mesure du possible, dans l'attente des secours. Dans le cas présent la proximité immédiate du rivage et les conditions de mer ont conduit les trois marins à nager vers la côte.

Les trois hommes luttent difficilement contre la houle et le ressac au milieu des rochers pour rejoindre le rivage.

Le patron et le matelot qui portent un boléro rejoignent la côte.

Le trieur, qui dit être un bon nageur ne porte ni boléro ni VFI, a des difficultés à rejoindre le rivage. Avant que le patron puisse lui porter assistance, le trieur disparaît de sa vue. Quand le patron l'aperçoit de nouveau après une dizaine de minutes, il flotte sur le ventre.

L'absence d'un vêtement d'aide à la flottabilité est un **facteur contributif** de l'accident.

5 Conclusions

Le 5 avril, les canots de l'*AUSTRAL* posent leurs casiers dans la zone côtière de la partie ouest de l'île Amsterdam.

Le capitaine a défini une zone de pêche et une limite à ne pas franchir en raison de dangers liés aux conditions météorologiques. La consigne n'est pas comprise ou ignorée par le patron du canot *NEUF VERT*.

La possibilité de contrôler la position des canots au moyen des bouées satellitaires n'est pas suffisamment exploitée.

L'arrêt du moteur alors que le patron négocie un endroit peu favorable fait perdre de la vitesse au canot qui se met en travers et chavire.

Le trieur qui ne s'est pas équipé d'un vêtement d'aide à la flottabilité se noie et décède.

6 Enseignements

1. **2020-E-10** : Être un bon nageur ne permet pas de s'affranchir du port du VFI.
2. **2020-E-11** : Une veille permanente à la passerelle, avec une surveillance régulière de la position des canots, aurait permis de détecter la position hors des limites définies par les consignes du capitaine.

7 Recommandations

Le *BEA*mer recommande :

À l'armement Sapmer :

1. **2020-R-07** : de formaliser un briefing avec l'ensemble des patrons de canots avant le départ vers la zone de pêche.
2. **2020-R-08** : de fournir un équipement de protection individuelle à flottabilité intégrée adapté au travail des trieurs.

À l'administration :

3. **2020-R-09** : d'étudier la pertinence de réglementer les embarcations n'entrant pas dans le champ de la réglementation, à bord des grands navires de pêche.

Liste des abréviations

- BE** : Brevet Élémentaire
- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CIN** : Certificat d'Initiation Nautique
- VFI** : Vêtement à Flottabilité Intégrée
- ZEE** : Zone Économique Exclusive

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **08 AVRIL 2019**

N/réf. : *BEA*mer **007**



D é c i s i o n

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

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 le chavirement de l'annexe du navire *AUSTRAL*, survenu le 05 avril 2019 au large de l'île Amsterdam, dans le sud de l'océan Indien, 2 blessés, 1 victime.

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 en chef de 1^{re} classe des Affaires Maritimes
François-Xavier Rubin De Cervens
Directeur par intérim du *BEA*mer

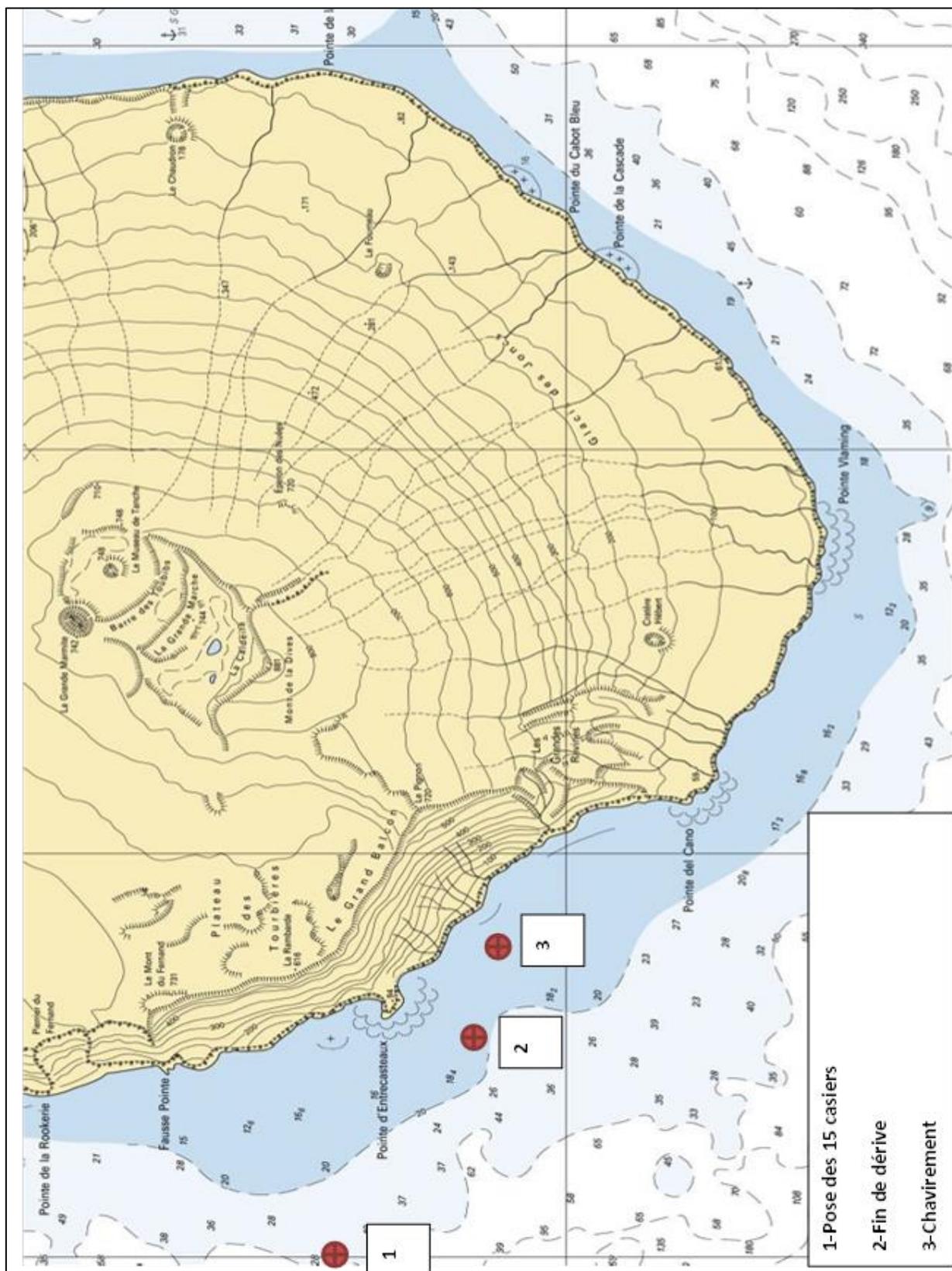
Ministère de la Transition
écologique et solidaire

*BEA*mer

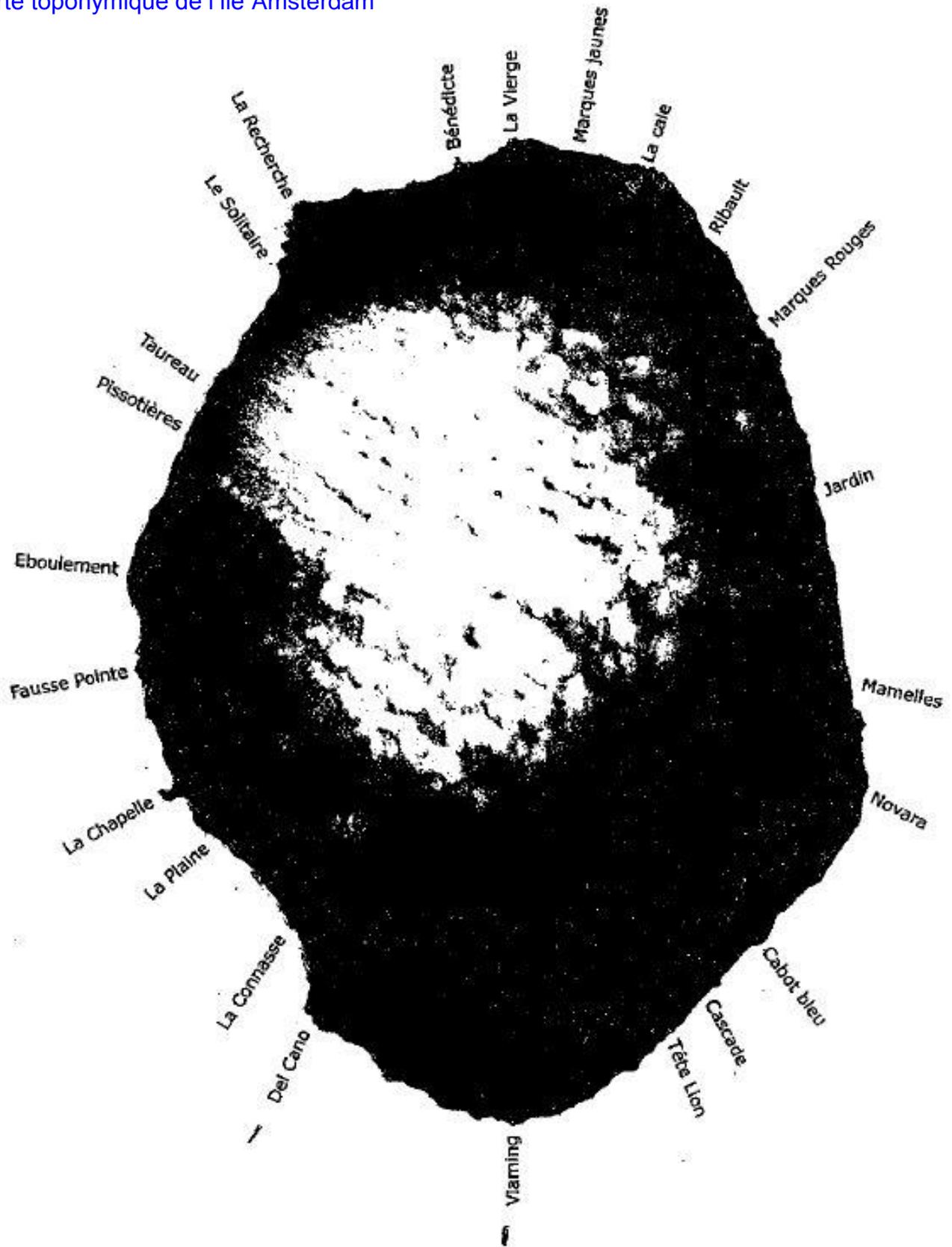
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



Cartographie



Carte toponymique de l'île Amsterdam





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

