



Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU COQUILLIER *FRAVAL*
LE 4 FÉVRIER 2014 EN BAIE DE SEINE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : janvier 2015

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU COQUILLIER *FRAVAL* LE 4 FÉVRIER 2014 EN BAIE DE SEINE

LE NAVIRE



Le *FRAVAL* est un navire de pêche en acier construit en 1987. Il est immatriculé à Cherbourg sous le numéro 686485.

Principales caractéristiques :

Longueur hors tout : 15,80 m ;
Largeur : 5,90 m ;
Jauge brute (UMS) : 72,28 ;
Puissance de propulsion : 331 kW.

Le *FRAVAL*, mis en service en 1988 à Lorient en tant que chalutier. À la suite d'un changement d'armateur, il pratique depuis janvier 2002 le chalut de fond, la drague à moules ou à coquilles Saint-Jacques suivant la saison.

Le *FRAVAL* est armé en pêche côtière et dispose d'un permis de navigation de troisième catégorie.

L'ÉQUIPAGE

Le navire est armé par un patron/mécanicien et trois matelots. La décision d'effectif du 5 février 2008 prévoit un patron, un mécanicien et un matelot.

Le patron, âgé de 45 ans est expérimenté. Il navigue depuis 1983. En 2002, il embarque à bord du *FRAVAL* armé en pêche côtière comme patron puis patron/mécanicien.

Il est titulaire des qualifications nécessaires pour sa fonction.

Le matelot blessé, âgé de 31 ans, est titulaire du certificat d'aptitude professionnelle maritime de conchyliculture. Il navigue depuis 2002 en qualité

de matelot à bord de navires armés en petite pêche. Il embarque sur le *FRAVAL*, armé en pêche côtière en juin 2010.

Les marins sont à jour de leur visite médicale d'aptitude.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Le 4 février 2014, le *FRAVAL* est armé à la coquille Saint-Jacques. Sa zone de pêche se situe en Baie de Seine au départ du port de Port-en-Bessin.

Il effectue 4 sorties de 12 heures à 16 heures par semaine en fonction des ventes et des marées.

Le gréement de pêche est composé d'1 bâton de 4 dragues et de 2 bâtons de 6 dragues. Le premier bâton (celui de 4 dragues) est viré, vidé sur le pont. Pour permettre de virer les 2 autres bâtons, celui-ci doit être glissé sur le pont jusqu'au niveau du treuil.

LES FAITS

(Heures TU+1)

Conditions météorologiques : vent SSE, 7 nœuds, mer peu agitée (données SITREP du CROSS Joubourg).

Le 4 février 2014 à 06h00, le *FRAVAL* appareille de Port-en-Bessin pour sa deuxième marée de la semaine.

À 07h00, la pêche débute. Les traits d'environ une heure se succèdent toute la journée.

Vers 22h00, le patron donne l'ordre de virer le dernier trait, le navire se trouve à environ 2 milles du port de Port-en-Bessin.

Le patron, en passerelle, est aux commandes du treuil. Il commence à faire glisser le bâton de 4 dragues sur le pont du tableau arrière vers les treuils.

Visualisant l'avancement du bâton sur le pont de travail depuis la passerelle par caméra vidéo, le patron, peu avant la fin de l'opération, entend crier un des matelots. Aussitôt il stoppe le treuil.

Le matelot a la jambe coincée entre le bâton et le treuil.

Le blessé est immédiatement pris en charge par l'équipage.

À 23h00, le patron prend contact avec le CROSS Jobourg. Une consultation radio médicale est établie entre le CCMM de Toulouse, le CROSS et le FRAVAL. Compte tenu de sa proximité de Port-en-Bessin, le médecin régulateur préconise un accueil à quai, le FRAVAL n'est qu'à 30 minutes du port.

À 23h30, le navire accoste. Les pompiers, présents sur le quai, prennent en charge le blessé qui est ensuite évacué par une équipe du SMUR vers l'hôpital de Bayeux.

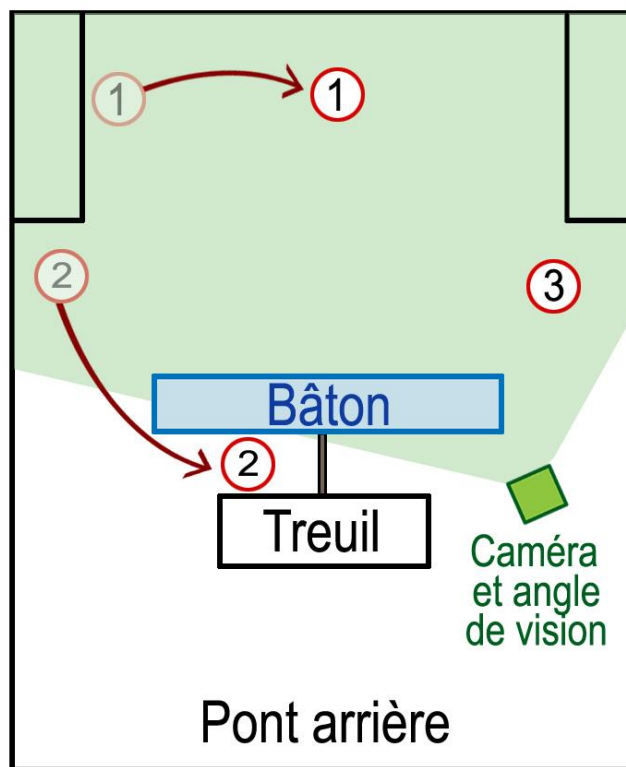
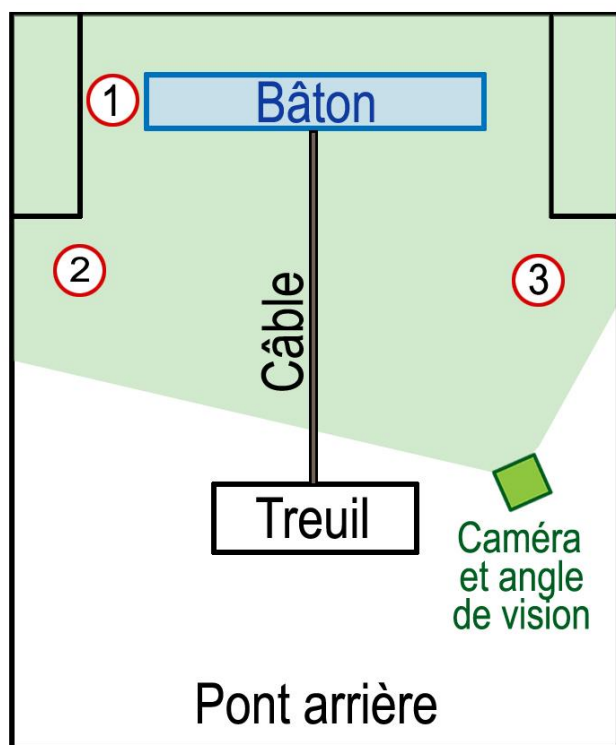
CONSÉQUENCES

Souffrant d'une fracture du fémur droit, le marin a été hospitalisé 36 heures. Un arrêt de travail jusqu'en juin 2014 lui a été prescrit.

OBSERVATIONS - ANALYSE

Le déplacement du matelot entre le bâton et le treuil

Le matelot (2), certainement fatigué par la répétition des traits qui se sont succédés toute la journée, a déclaré s'être déplacé par inattention, alors que l'intervention sur le bâton ou le treuil n'était pas nécessaire à cet instant.



Visibilité sur le pont arrière

La présence d'un angle mort dans le système de contrôle vidéo n'a pas permis au patron de visualiser la totalité du pont arrière.

Exploitation à la coquille Saint-Jacques

Depuis 2002, le FRAVAL dispose d'un permis de navigation pour la drague à la coquille Saint-Jacques : 2 bâtons de 6 dragues et 1 bâton de 4 pour un poids total de 2300 kg, 2 funes de 350 m de diamètre 18 mm et 3510 kg de prises en pontée.

La Commission régionale de Sécurité qui a examiné la demande de pratique de la coquille Saint-Jacques ne semble pas avoir formellement autorisé ce métier avec l'utilisation de 3 bâtons.

MESURE PRISE

Après l'accident, le DUP a été modifié comme suit : « L'équipage présent sur le pont lors des opérations de virage des bâtons sur l'avant doit se tenir à l'arrière des bâtons. »

CONCLUSION

L'accident a pour origine le déplacement du matelot, qui n'a pas pu être vu par le patron, entre le treuil et le bâton lors de son virage.

ENSEIGNEMENT

- 1 - 2015-E-008 : Le positionnement d'une ou plusieurs caméras vidéo doit permettre de visualiser la totalité du pont de travail et plus particulièrement couvrir les zones à risques (treuils, portiques ...).



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411