



Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME
À BORD DU CHALUTIER *LE GRAND CELTE*
LE 13 OCTOBRE 2015, DANS LE GOLFE DE GASCOGNE
(1 BLESSÉ GRAVE)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : février 2016

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU CHALUTIER *LE GRAND CELTE*, LE 13 OCTOBRE 2015, DANS LE GOLFE DE GASCOGNE (1 BLESSÉ GRAVE)

LE NAVIRE



LE GRAND CELTE est un navire en plastique, avec passerelle à l'avant, construit en 1981 pour la pêche au chalut. Il est armé en pêche côtière et navigue en 3^{ème} catégorie.

Au jour de l'accident, il possède un permis de navigation et un certificat de franc bord valide.

Caractéristiques principales :

Immatriculation	: BA 531378 K ;
Longueur hors-tout	: 11,95 m ;
Largeur	: 4,60 m ;
Jauge	: 18,92 UMS ;
Puissance de propulsion	: 176 kW.

LE GRAND CELTE est la propriété d'un armateur de Cap Breton qui l'a acquis en 2011 à Saint-Brieuc dans les Côtes d'Armor, où il pratiquait la pêche à la coquille Saint-Jacques.

Son port d'exploitation actuel est Cap Breton, il pêche toute l'année au chalut de fond à panneaux en ciblant essentiellement les espèces démersales.

L'ÉQUIPAGE

L'équipage du *GRAND CELTE* est composé de trois hommes, conformément à la décision d'effectif.

- Le patron, titulaire du Brevet de Capacité, présent à bord depuis le début de l'exploitation du navire, est un marin confirmé.
- Un matelot mécanicien, titulaire du brevet de Capitaine 200 UMS, qui est le fils du patron, présent à bord depuis 3 ans et titulaire du Médical 2.
- Un matelot, titulaire du CIN, à bord depuis 2 mois et demi, est un marin confirmé qui a travaillé de nombreuses années sur des navires armés au chalut.

Les trois membres de l'équipage sont à jour de leur visite médicale d'aptitude.

LES FAITS

Conditions météorologiques (source Cross Étrel) : vent 332° force 4, mer 5, visibilité 10 milles.

Heures locales (TU)

Le **13 octobre 2015**, à environ **12h15**, *LE GRAND CELTE* commence à virer son chalut. Il se trouve dans le 329° du Cap Breton à 3,2 milles.

Le navire est stoppé, le patron est au treuil principal situé directement derrière la passerelle.

Tout d'abord, les funes sont enroulées sur le treuil, puis les panneaux sont maillés par le matelot et le mécanicien.

Le patron connecte ensuite son enrouleur et vire le corps du chalut.

À l'arrivée du cul, après une tentative de le hisser à bord avec l'aide de l'enrouleur, manœuvre habituelle, il s'aperçoit que celui-ci est trop lourd. Il décide donc de le mettre à bord avec le treuil de caliorne.

Il connecte la caliorne et donne l'ordre au matelot de positionner le croc sur l'œil de l'étrangleur du cul.

Le matelot exécute la manœuvre mais se trompe de point d'accroche car il capelle le croc de caliorne sur un œil très peu résistant de l'étrangleur du cul.

Le patron vire le câble et au moment où le croc passe le réa du portique, la tension augmente et l'œil de l'étrangleur se défait laissant échapper le croc vers l'avant.

Le patron, positionné face à la course du câble, reçoit le croc en acier en pleine face et va frapper l'arrière de la passerelle avec sa tête.

Le mécanicien, situé entre lui et le tableau arrière, vient immédiatement lui porter secours.

Il informe ensuite le matelot resté à l'arrière, qui étant masqué, n'a pas réalisé l'événement et lui demande de prévenir les secours.

À **12h35**, le CROSS Étel est prévenu par phonie, canal VHF 16, le navire est alors à 3,2 milles dans le nord-ouest de Cap Breton.

À **12h38**, une conférence téléphonique s'engage entre le bord, le Cross Étel et le SCMM 64.

À **12h 46**, vu la gravité des blessures, l'hélicoptère ECU 64 est mis en œuvre, ainsi que la SNS 242 de Cap Breton.

À **13h08**, l'ECU 64 est sur zone et dépose le médecin à bord.

À **13h12**, la SNS 242 est sur zone.

À **13h16**, *LE GRAND CELTE*, en accord avec le médecin fait route sur le port de Cap Breton, très proche, avec le blessé à bord. Il y accoste à **13h42**.

Des soins sont apportés au blessé par le médecin et les pompiers, il est ensuite conditionné pour être transporté dans l'hélicoptère qui se pose à l'hôpital de Bayonne à **15h31**.

Le blessé est transporté dans l'hélicoptère qui se pose à l'hôpital de Bayonne à **15h31**.

CONSÉQUENCES

Les blessures reçues par le patron sont très graves.

OBSERVATIONS – ANALYSE

Facteurs naturels

La météo ce jour-là donne des vents de nord-ouest pour 15 nœuds avec un peu de clapot.

Le mécanicien et le matelot s'accordent sur le fait que l'état de la mer n'était pas de nature à compliquer la manœuvre de virage.

Facteurs matériels

Le chalut utilisé le jour de l'accident était un chalut à 4 faces, peu utilisé par le matelot.

Un œil avait été confectionné sur l'étrangleur pour y crocher la caliorne mais le surplus de bout avait été transfilé sur le corps de l'étrangleur à la manière d'un second œil.

C'est sur ce second œil trop faible que le matelot à positionné le croc de la caliorne.

Facteur humain

Le matelot du bord n'était à bord que depuis 2 mois et demi, avait très peu utilisé ce chalut et n'avait pas été mis au courant des procédures de la caliorne sur ce filet.

Il est à noter que la procédure de hissage du cul avec le treuil de caliorne n'est pas systématique. Elle n'intervient qu'en cas de surcharge du cul de chalut, soit par abondance de pêche, soit par capture accidentelle de corps étrangers lourds de type cailloux.

MESURES PRISES

L'armement, pour améliorer la protection, a fait souder deux barres de protection et aurait également ajouté une cage devant les manettes

CONCLUSION

L'accident est dû à la fixation du croc de caliorne, par un matelot non informé de la procédure, sur un œil non prévu pour résister à la traction et qui pouvait prêter à confusion du fait de sa proximité avec le véritable œil de caliorne.

ENSEIGNEMENTS

1 - 2016-E-002 : Informer dûment les matelots embarquants de la procédure d'utilisation de la caliorne.

2 - 2016-E-003 : Proscrire à proximité de l'œil de caliorne tout œil de moindre résistance pouvant prêter à confusion.

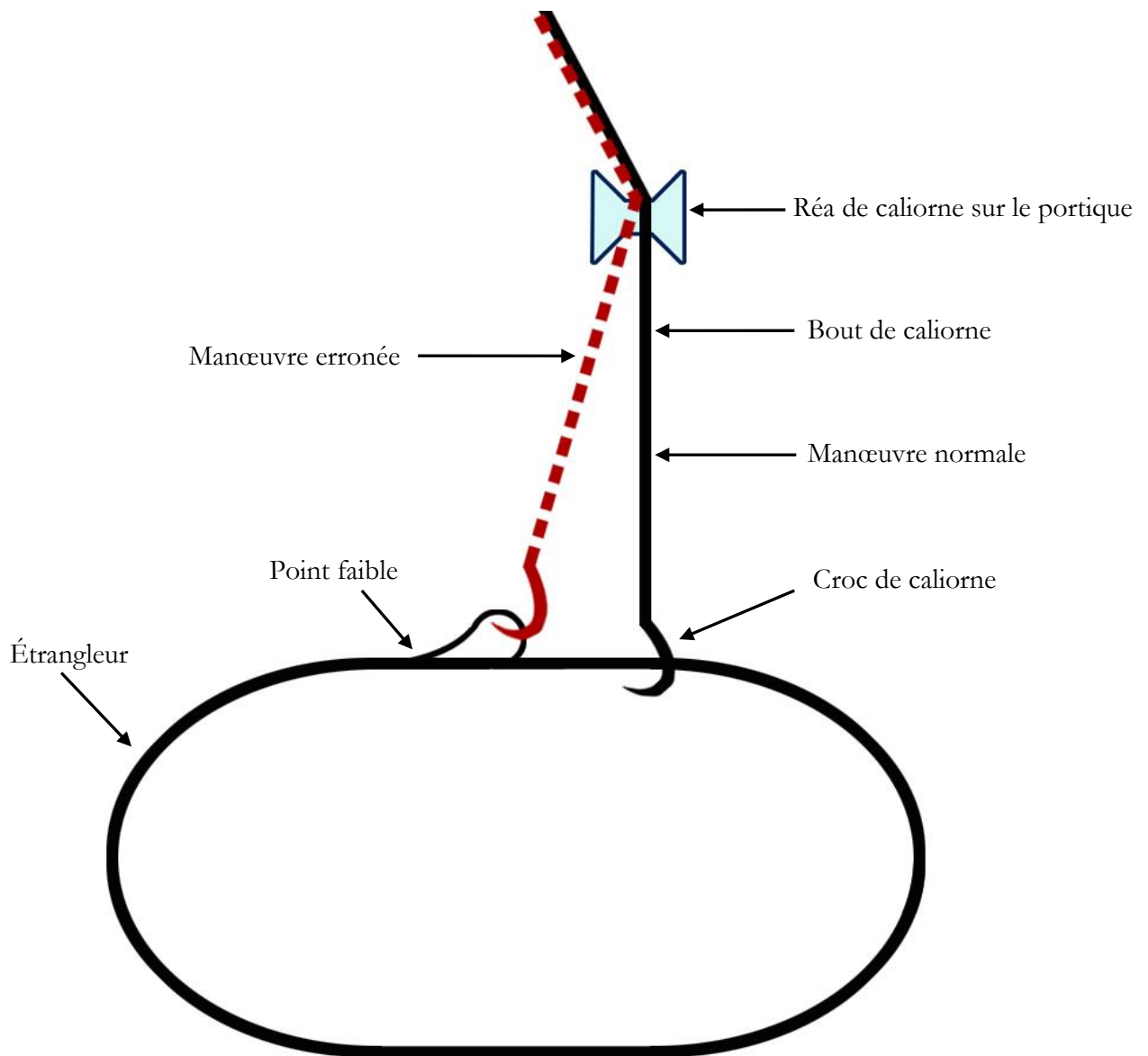


Schéma de l'étrangleur de cul sur le chalutier *LE GRAND CELTE*



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

