



Rapport d'enquête technique

SAGITTAIRE

Rapport d'enquête technique

HOMME A LA MER

A BORD DU CHALUTIER

SAGITTAIRE

SURVENU LE 23 JUILLET 2008

A 20 MILLES DANS LE NORD DE L'ILE DE BATZ

(une victime)

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles, de la Résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adoptée le 16 mai 2008 et portant Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents).

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

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 a été 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.

PLAN DU RAPPORT

1	CIRCONSTANCES	Page	6
2	CONTEXTE	Page	6
3	NAVIRE	Page	7
4	EQUIPAGE	Page	8
5	CHRONOLOGIE	Page	9
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page	12
7	MESURES PRISES PAR L'ARMEMENT	Page	14
8	RECOMMANDATIONS	Page	14

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier navire
- C. Cartographie

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les accident en mer
CRO	:	Certificat Restreint d'Opérateur (radiocommunications)
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DUP	:	Document Unique de Prévention
TU	:	Temps Universel
VFI	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
VHF	:	Radio Très Haute Fréquence (<i>Very High frequency</i>)

1 CIRCONSTANCES

(Heures TU + 2)

Le 23 Juillet 2008 en début d'après-midi, le *SAGITTAIRE* est en pêche à 20 milles dans le Nord de l'île de Batz. Le mécanicien et un matelot sont sur le pont arrière ; ils ramendent le chalut tribord, endommagé au cours du trait précédent et rangé le long du pavois.

Les conditions de mer sont bonnes : mer 3 et vent de Nord-Est 18 nœuds.

Vers 14 heures, le train de pêche croche. Le patron rejoint la plage arrière et prend les commandes des treuils afin de virer le chalut, le second restant à la timonerie. Le mécanicien se poste à bâbord et le matelot à tribord. Afin de passer une bosse sur les panneaux, le matelot est amené, à plusieurs reprises, à grimper sur le chalut entreposé sur le pont.

Vers 14h40, le mécanicien, entrant dans le pont de travail, entend le cri du matelot et s'aperçoit que ce dernier est tombé à la mer. Le mécanicien se dévêt et se jette à l'eau pour lui porter secours.

Le second entreprend aussitôt une manœuvre de récupération d'homme à la mer. Le matelot perd rapidement connaissance et est hissé à bord avec difficulté.

Malgré les soins prodigués par le mécanicien puis par l'équipe médicale acheminée par hélicoptère, il décède environ une heure et demi plus tard.

2 CONTEXTE

Le chalutier *SAGITTAIRE* est exploité par l'Armement Dahouetin, de Saint-Alban (Côtes d'Armor). Il est armé à la pêche au large.

Cette entreprise exploite toute l'année une quinzaine de chalutiers de 23 à 35 mètres en Manche Ouest et Mer Celtique. Les navires sont basés à Saint-Malo et effectuent des marées d'une huitaine de jours. Ils débarquent leur pêche à Roscoff ou Erquy, en fonction de leur position le dernier jour de marée.

Ils pratiquent le chalut de fond et, accessoirement, le pélagique.

Un roulement d'équipage est effectué chaque semaine, sur la base de deux semaines d'embarquement suivies d'une semaine de repos.

3 NAVIRE

Le *SAGITTAIRE* présente les principales caractéristiques suivantes :

- **Type de navire** : **chalutier pêche arrière ;**
- **Longueur hors tout** : **23,60 m ;**
- **Longueur entre perpendiculaires** : **20,28 m ;**
- **Largeur** : **7,20 m ;**
- **Franc-bord (été)** : **477 mm ;**
- **Jauge brute** : **104,24 tonneaux ;**
- **Jauge Londres** : **169,61 (calculée) ;**
- **Puissance moteur** : **440 kW ;**
- **Construction** : **acier ;**
- **Chantier de construction** : **SOCARENAM (Boulogne/Mer)**
- **Année de construction** : **1990 ;**
- **Immatriculation** : **SB 764603 ;**
- **Catégorie de navigation** : **2^{ème}.**

Le *SAGITTAIRE* a la disposition classique d'un chalutier pêche arrière de ce type, avec un pont principal constitué du pont de travail fermé sur les deux tiers avant de la longueur et de la plage arrière, ouverte, servant aux manœuvres du chalut. Les treuils des funes sont placés sur cette dernière, les enrouleurs des chaluts étant situés au-dessus au niveau du pont supérieur.

Les treuils des funes peuvent être commandés de la timonerie ou de l'avant de la plage arrière. Les manettes locales sont placées sur un barrot de pont, sensiblement dans l'axe du navire.

La dernière visite annuelle de sécurité date du 10 avril 2008 et le permis de navigation est renouvelé jusqu'au 10 avril 2009. Aucune prescription en rapport avec l'accident n'a été émise.

Le navire a été vu à sec par le Bureau Veritas le 08 avril 2008, lequel a délivré un certificat national de franc-bord valable jusqu'au 18 avril 2009.

4 EQUIPAGE

La décision d'effectif comporte cinq personnes.

Le jour de l'accident, six marins de nationalités française, polonaise et portugaise sont portés sur le rôle et présents à bord :

- Le patron, de nationalité française, est âgé de 31 ans. Il est titulaire du brevet de lieutenant de pêche, du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs marins. Il ne possède pas de certificat d'opérateur radio. Il a régulièrement exercé les fonctions de second pont et second mécanicien à partir de 1996, avec dérogation. C'est son premier embarquement comme patron, sur le *SAGITTAIRE*, avec dérogation de 10 jours accordée le 22 juillet 2008.
- Le second pont est âgé de 37 ans et de nationalité polonaise. Il est titulaire du certificat de capacité obtenu en 2006. Après une période de formation à terre en 2006, il acquiert le permis de conduire les moteurs marins et le brevet de capitaine 200, qui inclut le certificat restreint d'opérateur des radiocommunications, en même

temps que le certificat de capacité, obtenu par validation des services. Depuis, il alterne les fonctions de marin qualifié, mécanicien ou second pont et, depuis octobre 2007, patron. Il a obtenu le 22 juillet 2008 une dérogation de 10 jours pour son embarquement comme second.

- Le mécanicien, de nationalité française et âgé de 24 ans, est titulaire d'un brevet de chef de quart machine et d'un CRO. C'est son premier embarquement sur le *SAGITTAIRE*.
- Le matelot français, victime de la noyade, est âgé de 54 ans. Il possède le certificat de marin-pêcheur qualifié et a débuté sa carrière en 1970. Il est employé par l'Armement Dahouetin depuis 1999, comme matelot ou, à l'occasion, comme maître d'équipage.
- Les deux matelots portugais, âgés de 51 et 49 ans, n'ont pas de qualification particulière. Etant occupés sur le pont couvert au moment de l'accident, ils n'ont pas été témoins directs de la chute à la mer.

Tous les membres de l'équipage sont aptes physiquement. Le marin décédé était médicalement apte à toutes fonctions, cette aptitude étant limitée à 8 mois.

5 CHRONOLOGIE

Le 23 juillet 2008

Toutes heures TU+2

- **En début d'après-midi**, le *SAGITTAIRE* est en pêche ; le chalut de fond bâbord est à l'eau. Le mécanicien et le matelot de nationalité française sont occupés à ramener le chalut tribord, déchiré au cours du trait précédent. Pour ce faire, ce chalut a été placé à l'arrière tribord de la plage arrière le long du pavois, formant un tas d'une hauteur d'un mètre environ, soit pratiquement la hauteur du pavois. Les deux matelots portugais sont dans l'espace couvert du pont de travail, vers l'avant.

- Vers **14h00**, alors que le *SAGITTAIRE* se trouve à 20 milles dans le nord-est de l'île de Batz, le chalut croche. Le patron rejoint sur l'arrière le mécanicien et le matelot afin de manœuvrer le train de pêche, tandis que le second demeure en timonerie.
- Pour virer le chalut, le patron est aux commandes à l'avant de la plage arrière tandis que le mécanicien se tient à bâbord et le matelot à tribord. Ils bossent les panneaux à leurs emplacements respectifs, à bâbord et tribord. Le patron constate que les deux bras tribord sont cassés. Les deux bras bâbord sont virés sur l'enrouleur bâbord.
- De **14h30** à **14h40** environ, le matelot se tient près du mécanicien et, à plusieurs reprises, monte sur le chalut entreposé sur le pont à tribord, pour assurer la manœuvre.
- A **14h40** environ, le mécanicien quitte son poste et se dirige vers l'avant afin de récupérer un outil, alors que le matelot se trouve toujours, selon le patron, sur le tas de filet. Arrivé au niveau de l'accès au pont couvert, le mécanicien entend le matelot crier. Il se retourne et constate que ce dernier est passé par-dessus bord ; il le voit agiter les bras et l'entend crier à nouveau.
- Le mécanicien donne l'alerte, retire bottes et ciré et plonge. Il rejoint le matelot en deux minutes, le ceinture et le maintient hors de l'eau. Le matelot est conscient, bien qu'en état de panique. Le patron se rend à l'avant pour récupérer une gaffe. Le second, de la timonerie, se retourne vers l'arrière et constate que le matelot et le mécanicien sont à l'eau. Il revient immédiatement aux commandes et effectue une manœuvre de « Boutakoff ».
- **Sept minutes** après, le *SAGITTAIRE* se trouve à une quinzaine de mètres au vent des deux hommes. A ce moment, selon les témoins, le matelot est toujours conscient. Une bouée couronne est jetée par-dessus bord. Lorsque les deux hommes arrivent à quelques mètres du bord, la gaffe est tendue au mécanicien. Le second signale que le matelot semble avoir perdu connaissance. Le corps du matelot est remonté à bord à l'aide de la grue. Le mécanicien tente alors de réanimer la victime, en pratiquant alternativement bouche à bouche et massage cardiaque, jusqu'à l'arrivée du médecin.

- A **14h55**, le second par VHF signale au CROSS Corsen un homme à la mer.
- A **15h00**, le CROSS demande le concours d'un hélicoptère de la Marine Nationale.
- A **15h01**, conférence radio-médicale entre le *SAGITTAIRE*, le CROSS Corsen et le CCMM Toulouse.
- A **15h08**, conférence radio-médicale entre le *SAGITTAIRE*, le CROSS Corsen et le SAMU 29.
- A **15h19**, décollage de l'hélicoptère.
- A **15h39**, arrivée sur zone de l'hélicoptère.
- A **15h47**, le médecin et le plongeur sont à bord du *SAGITTAIRE*.
- A **16h08**, le médecin constate le décès du matelot.
- A **16h10**, le CROSS Corsen informe l'armateur.
- A **18h30**, le *SAGITTAIRE* est à quai à Roscoff.

6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255(84).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- facteurs naturels ;
- facteurs matériels ;
- facteur humain ;

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- certain, probable ou hypothétique ;
- déterminant ou aggravant ;
- conjoncturel ou structurel.

avec pour objectif d'écartier, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

6.1 Facteurs naturels

Les conditions météorologiques sur zone sont maniables : vent de Nord-Est 18 nœuds, mer 3, visibilité 20 Km.

6.2 Facteurs matériels

Aucune défaillance n'a été relevée, tant en ce qui concerne le navire que ses équipements.

S'agissant du train de pêche, la rupture des bras tribord à la suite de la croche a rendu plus difficile la remontée du chalut. Cette avarie constitue, selon les enquêteurs du BEAmer, le **facteur sous-jacent** des causes de l'accident.

6.3 Facteur humain

Le fait d'entreprendre une manœuvre relativement délicate de remontée du train de pêche, alors que l'espace le long du pavois tribord est encombré par un chalut, constitue un facteur de risque certain pour les marins amenés à intervenir sur le panneau.

En l'espèce, le matelot devait grimper sur ce chalut pour atteindre le panneau tribord ; il se trouvait ainsi les deux pieds à hauteur de la lisse.

De plus, au moment de sa chute, le matelot n'était plus dans le champ visuel direct du patron ou du mécanicien. La raison pour laquelle il a perdu l'équilibre n'a donc pas pu être déterminée.

L'entreposage d'un chalut le long du pavois, lors de la manœuvre, constitue donc le **facteur déterminant** de la chute à la mer du matelot.

Par ailleurs, l'absence du port de VFI, diminuant les chances de survie en cas de chute à la mer, constitue un **facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

7 MESURES PRISES PAR L'ARMEMENT

L'armateur a réactualisé le Document Unique de Prévention (DUP) : les risques de chute sur le pont et par-dessus bord sont considérés comme « élevés », avec :

- rappel de l'obligation du port du VFI et du casque,
- nécessité du maintien d'un passage libre le long de la lisse.

8 RECOMMANDATIONS

Le BEAmer rappelle aux armateurs et patrons de pêche :

8.1 que le port du VFI en situation de travail est obligatoire depuis 2007.

8.2 qu'ils doivent constamment veiller à apprécier les risques à leur niveau réel, lorsque l'environnement semble favorable et en particulier lorsque les conditions de travail s'écartent des cadres habituels.

LISTE DES ANNEXES

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier navire**
- C. Cartographie**

Décision d'enquête

Paris, le 24 JUIL. 2008
N/réf. : BEAmer

00 0 17 3



DÉCISION

Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;

- Vu** la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 27 septembre 2007 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu** l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR 415 Unique établi le 23 juillet 2008 par le CROSS Corsen ;

DECIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant la chute à la mer survenue le 23 juillet 2008 à 20 milles nautiques dans le nord de l'île de Batz, sur le chalutier *SAGITTAIRE* immatriculé à Saint Brieuc sous le N° 764603 et battant pavillon français.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la Circulaire MSC-MEPC.3/Circ.2 de l'Organisation Maritime Internationale.

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

BEAmer

Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr

Pour le Directeur
p.i. Germain VERLET
Directeur-adjoint



Dossier navire



Plage arrière

réactualisé le 13/08/08

phase de travail	risques identifiés	état des lieux	évaluation du risque	mesure envisagées	délai	personne chargé du suivi
virer / filer + manutention divers	chocs, glissade	matériel lourd en mouvement	élevé	casque obligatoire de couleur vive pour être vu	semaine 37 2007	patron
Manœuvre	chute a la mer	pont	moyen	inventaire des VFI, à commenter si nécessaire	fait 30/11/2007	patron voir annexe 1
Passager ou stagiaire	exposer, sans expérience	pont	moyen	briefing sécurité le situer a l'abris lors des manœuvres train de pêche	immédiat	patron et Bosco
pont	chute	pont	élevé	afficher l'obligation de la VFI et du casque	semaine 32 2008	Bosco
avarie chalut	chute	encombré de matériel	élevé	garder 1 passage autour de la lisse	immédiat	patron

Extrait du D.U.P. réactualisé au 13/08/08

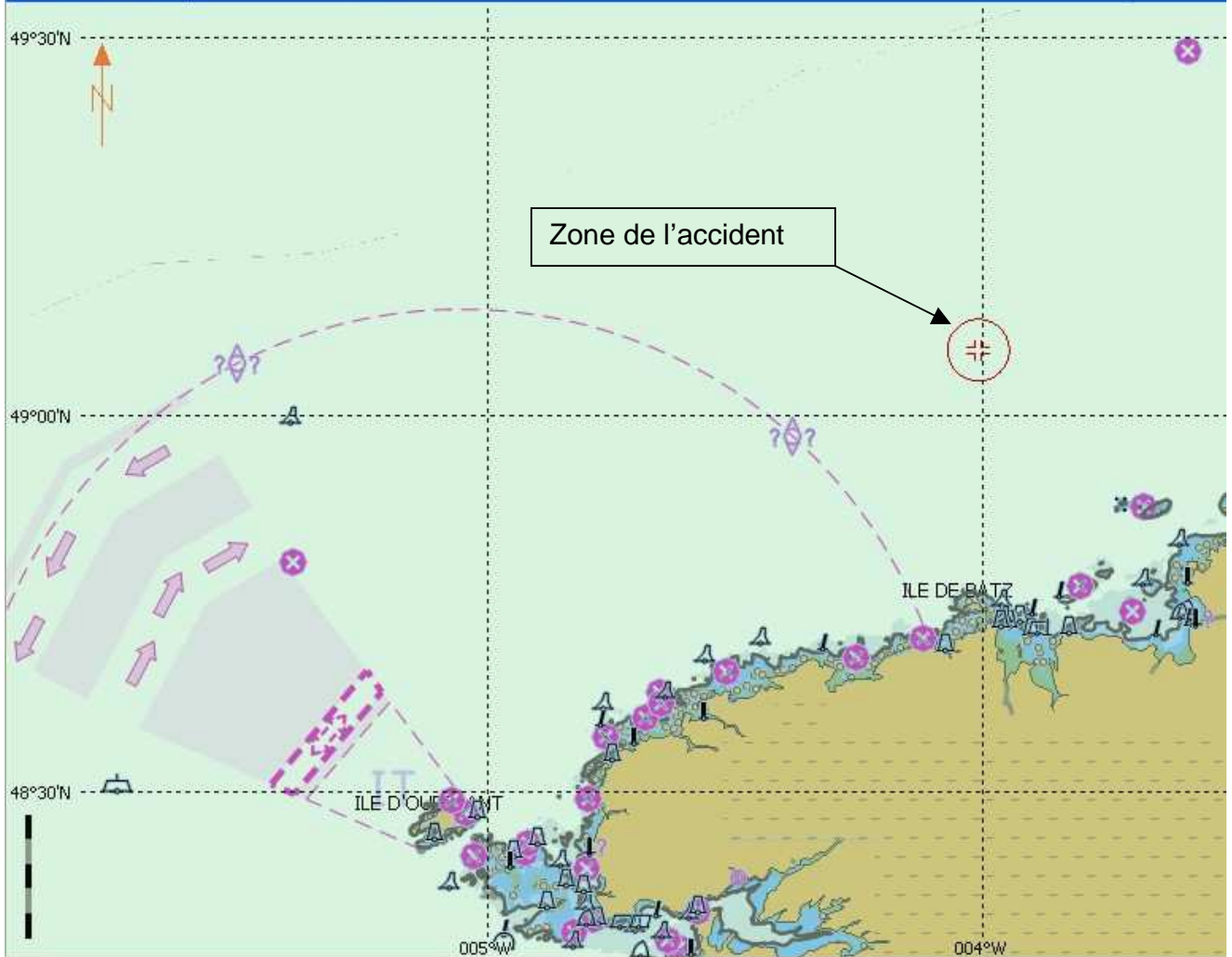


Commandes locales des treuils



Emplacement où se tenait le marin victime de l'accident

Cartographie





**Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

**Tour Pascal B - Antenne Voltaire - 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**