



## Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU CASEYEUR  
*INTROUN VARIA AN ESPERANS*, LE 21 JUIN 2014  
AU LARGE DES CORNOUILLES BRITANNIQUES**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mars 2015

# ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU CASEYEUR *INTROUN VARIA AN ESPERANS*, LE 21 JUIN 2014 AU LARGE DES CORNOUILLES BRITANNIQUES

## LE NAVIRE



*Caseyeur INTROUN VARIA AN ESPERANS  
appareillant du port de Roscoff vers les lieux de pêche*

L'*INTROUN VARIA AN ESPERANS* est un navire de pêche en bois à pont non couvert construit en 1968 à Camaret (Finistère).

Jusqu'en 1976, il est exploité en caseyeur à langoustes. Il est immatriculé ensuite à Morlaix (Finistère) pour pratiquer les casiers à crabes.

### Principales caractéristiques du navire

Longueur hors-tout	: 19,80 m ;
Largeur	: 5,69 m ;
Jauge brute (UMS)	: 64,06 ;
Puissance de propulsion	: 229 kW.

Les conditions d'exploitation portées au permis de navigation sont les suivantes :

- 400 casiers en cale
- 400 casiers en pontée
- 1440 kg de filières en pontée
- vivier maintenu plein à la mer

Selon le patron 900 casiers sont embarqués.

En 2000, le navire est remotorisé à puissance égale et sa superstructure en acier est remplacée par une construction en aluminium.

Armé en pêche au large il dispose d'un permis de navigation valide de 2<sup>ème</sup> catégorie.

Son équipement de radiocommunications SMDSM couvre les zones A1 et A2.

## L'ÉQUIPAGE

Il se compose de 6 marins (1 patron, 1 chef mécanicien et 4 matelots) conformément à la décision d'effectif du 9 mai 2011.

Le patron est âgé de 51 ans, le chef mécanicien de 36 ans, les quatre matelots ont entre 25 et 30 ans. Le chef mécanicien est embarqué sur le caseyeur depuis avril 2009.

Tous détiennent les qualifications requises et sont à jour de leur visite médicale d'aptitude.

Outre le brevet de patron de pêche, le patron est titulaire notamment du certificat général d'opérateur du SMDSM, non revalidé à la date d'échéance.

## LES CONDITIONS DE TRAVAIL

L'*INTROUN VARIA AN ESPERANS* effectue des campagnes de huit à dix jours au large des côtes anglaises, en Mer d'Iroise ou Nord-Gascogne.

Chaque journée de travail est organisée comme suit : lever vers 04h00, petit déjeuner puis début de virage d'une série de 3 filières à partir de 04h30/05h00. Transit vers une nouvelle zone de filage. Casse-croûte vers 08h30. Alternance des virages et filages jusqu'à midi ; Repas chaud. Reprise du travail tout l'après-midi jusqu'à 17h00/18h00, puis repas du soir. Hormis l'homme de quart à la passerelle, l'équipage va se coucher généralement à partir de 18h30.

De 18h30 à 04h30/05h00, chaque homme d'équipage assure un quart passerelle et change de plage horaire le jour suivant. Le temps de repos journalier est d'environ 7 heures 30 par personne, continu ou fractionné selon le quart de nuit effectué.

À chaque marée, les repas sont toujours préparés par le même matelot.

## LES FAITS

### Heures locales (UTC+2)

**Conditions météorologiques :** Vent de nord-ouest 2 à 3, pas de houle, visibilité 10 milles (source : MRCC Falmouth).

Le **17 juin 2014 en soirée**, le caseyeur *INTROUN VARIA AN ESPERANS*, appareille de Roscoff vers une zone de pêche située au large des côtes nord-ouest des Cornouailles anglaises.

À **partir du mercredi 18 juin**, il alterne pêche dans la journée et surveillance des filières la nuit.

Le **20 juin**, les 9 filières de 100 casiers, toujours disposées en 3 lignes de trois filières non reliées entre elles, sont mouillées.

Le **21 juin à 04h00**, l'équipage est réveillé puis prend son petit déjeuner. Concomitamment, le chef mécanicien achève son quart de deux heures à la passerelle, consacré notamment à la surveillance des filières.

À **04h20**, il est procédé au découpage de la boîte et à son stockage sur le pont.

De **05h15 à 06h30**, une ligne de trois filières est virée puis les captures traitées. Le chef mécanicien est chargé de couper les tendons des pinces des crabes. Les casiers sont boîtés.

De **06h30 à 07h20**, le navire fait route vers l'ouest puis file la ligne de filières qui vient d'être relevée et boîtée. Le vent est faible, la mer belle et la visibilité bonne. Le patron est à la passerelle et les autres marins, qui portent leur VFI, sont sur bâbord au poste de filage.

À **08h00**, à une trentaine de milles de la côte anglaise, deux filières viennent d'être mouillées dans le sens du courant. Le chef mécanicien raccorde chaque casier à la filière au fur et à mesure du filage. Le filage de la troisième filière vient de commencer lorsque le pied droit du chef mécanicien est happé par le bras (dénommé *branche* par l'équipage) en cordage synthétique reliant le casier à la ligne mère. Le chef mécanicien est entraîné contre le pavois puis par-dessus bord, la ligne mère sectionnant son pied droit au passage de la lisse. Un matelot (n°3 sur le plan) se jette à l'eau pour lui porter secours. Le blessé reste en surface. Les cris de l'équipe de filage alertent le patron, qui ralentit immédiatement le navire. Un autre matelot (n°2) sectionne la ligne mère.

**Dans les minutes qui suivent**, le patron manœuvre pour revenir sur la position des deux hommes à la mer et donne ses consignes à l'équipage pour leur récupération. Une bouée couronne avec une ligne de vie est lancée aux deux hommes qui sont hissés à bord par l'équipage.

À **08h10**, un garrot est posé sur la jambe du chef mécanicien par un matelot. Le patron tente sans succès de joindre le CROSS Corsen par radio MF sur la fréquence 2182 kHz. Il réussit à contacter le MRCC de Falmouth par VHF canal 16. Après une consultation radiomédicale avec un médecin anglais, il est décidé d'évacuer le marin par hélicoptère vers l'hôpital Derriford de Plymouth.

À **09h10**, l'hélicoptère est sur zone et procède à l'hélicoptère.

À **10h36**, le blessé est pris en charge à l'hôpital Derriford.

## CONSÉQUENCE

Au moment de la publication du rapport, le marin blessé est toujours en arrêt de travail.

## OBSERVATIONS

### Équipements de travail et aménagements du navire

#### Pont de travail :

- Casiers prêts à être mis à l'eau stockés sur la plage avant.
- Poste de virage sur tribord. Équipé d'un vire-casiers hydraulique et d'une table en inox.
- Poste de filage sur bâbord.
- Bouées, ballons, orins et filières préparés pour le filage, disposés dans la coursive extérieure bâbord. Ancres sur le pont.
- Chandeliers en acier inox fixés au pont sur lesquels sont enfilés les œils de la filière.
- Chandelier amovible en acier inox placé sur la lisse de pavois pour guider la filière.
- Panneau du vivier au milieu du pont devant le bloc passerelle.

#### Timonerie :

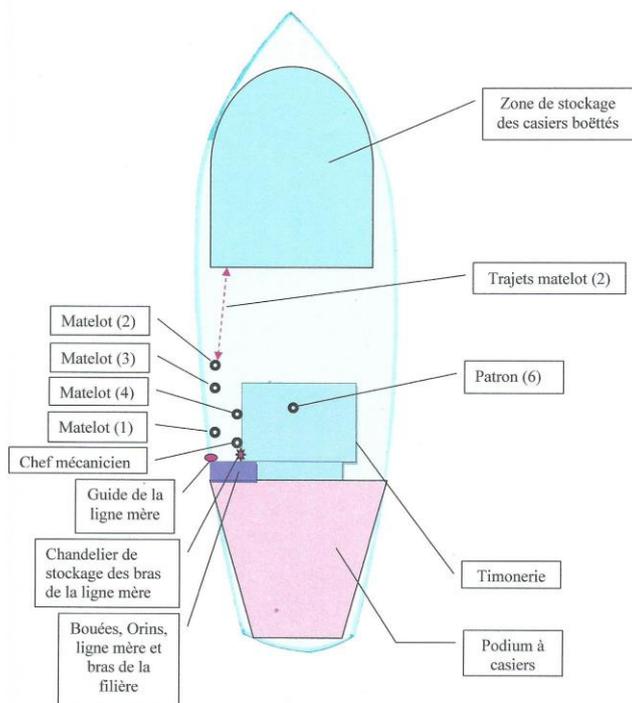
Elle est située un peu en arrière du milieu du navire. De la passerelle il faut être placé près des vitres bâbord pour voir l'équipe de filage.

Podium à casiers à l'arrière sur le pont de superstructure.

### Description d'une filière de casiers :

- Chaque filière comprend 100 casiers.
- Les casiers sont de trois types : Conquétois, Belle-Ilois et Paimpolais. On peut trouver un mixage de ces trois types de casiers sur une même filière.
- La longueur de la ligne mère en cordage synthétique est d'environ 2000 m, l'intervalle entre chaque casier étant d'une vingtaine de mètres.
- À chaque intervalle de 20 m, un bras en cordage synthétique d'environ un mètre, muni d'un œil à une extrémité, est lié sur la ligne mère. Les œils sont enfilés dans l'ordre sur un chandelier en acier inox fixé au pont, disposé près du tas de cordages de la filière.
- Chaque casier est relié au bras de la ligne mère par une *branche* d'environ 1,50 m en cordage synthétique de 12 mm de diamètre, se terminant par une patte d'oie fixée sur le casier.
- La filière est maintenue en place à chaque extrémité, par une ancre de 50 kg.

### Description du filage :



Vue schématique des postes de travail au filage

- Il se fait toujours dans le sens du courant. Les marques (bouée et ballon) sont mouillées à faible vitesse (environ 4 nœuds sur le fond), le

moteur est débrayé pour la mise à l'eau du lest, puis la vitesse fond est portée à 8,5 ou 9 nœuds pour le mouillage des casiers.

- Le rôle de chaque marin est le suivant :
  - Le patron (6) est à la passerelle pour assurer la conduite du navire et superviser la manœuvre.
  - Le matelot (1) se tient près du pavois et met à l'eau les marques (bouée et ballon) puis le lest. Cette opération réalisée, il en informe le patron de vive voix. La vitesse du navire est portée à 8,5/9 nœuds.
  - Le matelot (2) rapproche au fur et à mesure les casiers préalablement boîtés, stockés sur la plage avant et les pose près du matelot (3).
  - Le matelot (3) rapproche le casier du matelot (1).
  - Le matelot (4) tend l'extrémité de la *branche* au chef mécanicien (5).



Casier type « Paimpolais » avec sa branche

- Le chef mécanicien (5) dégage l'œil supérieur enfilé sur le chandelier, raccorde la branche sur l'œil en réalisant un nœud d'écoute puis la repousse sur le pont, devant lui.



Poste de filage. Ligne mère, chandeliers et guide sur la lisse

- Le matelot (1) saisit le casier et le pose sur la lisse de pavois. Le casier tombe à l'eau dès que la ligne mère se tend. Un casier est mouillé toutes les 5 secondes environ. Le matelot (1) informe le patron avant le mouillage du dernier casier, afin qu'il réduise la vitesse.

## ANALYSE

Le 20 juin, la journée de travail du chef mécanicien s'achève à 18h00. Il dispose d'un repos continu de 7 à 8 heures avant de prendre son quart vers 03h00. Selon son témoignage, il se sent en forme au moment du filage avant l'accident.

L'accident se produit en quelques secondes au filage du cinquième casier de la troisième filière :

Le chef mécanicien vient de raccorder le cinquième casier à la filière et dégage l'œil suivant du chandelier. Dans ce mouvement, il pivote sur sa gauche, lève son pied droit et ne s'aperçoit pas qu'il le pose dans une boucle formée par la branche du cinquième casier posée sur le pont.

Le matelot (4) voit le chef mécanicien poser son pied dans la boucle de la branche. Il n'a cependant pas le temps de réagir avant que le matelot (1) se saisisse du casier et le pose sur la lisse de pavois.

La branche se tend, enserre la cheville droite du chef mécanicien qui ne peut se dégager. Le casier file à l'eau, la ligne mère entraînant le chef mécanicien contre le pavois puis par-dessus bord. Son pied droit est sectionné.

La ligne mère est lovée dans la coursive extérieure bâbord, au niveau de l'arrière de la timonerie. La largeur de la coursive est d'environ 1,50 m. Le chef mécanicien et le matelot (1) en particulier, opèrent donc sur une surface réduite parcourue par les filières en cours de filage. Aucune protection ne sépare celles-ci des marins.

Au filage de la troisième filière, la hauteur du tas de cordages ayant diminué, le bras de casier, après avoir été raccordé, repose vraisemblablement presque à plat sur le pont à la hauteur des pieds du chef mécanicien.

C'est toujours le chef mécanicien qui est chargé de raccorder les casiers sur la filière. Ce poste est dénommé *skoulmeur* (du breton *skoulm* qui signifie nœud) par l'équipage.

Les gestes répétitifs et la cadence de travail soutenue imposent de rester concentré, même par conditions météorologiques clémentes, telles que rencontrées ce jour-là.

Comme les matelots de l'équipe de filage, le chef mécanicien porte des bottes caoutchoutées ordinaires à semelles plates très répandues à bord des caseyeurs. Les bottes de la victime ne semblent pas être en relation avec l'accident.

Le patron assure la conduite du navire sans pouvoir surveiller en permanence l'équipe de filage. Il n'existe pas de caméra vidéo des postes de travail.

Après l'accident, le patron tente sans succès de contacter le CROSS Corsen par radio MF 2182 kHz. Or, c'est la fréquence de contact 2187,5 kHz en appel sélectif numérique qui est veillée depuis la mise en place du SMDSM.

La manœuvre de récupération des deux hommes à la mer est exécutée rapidement. Les gestes médicaux de première urgence sont prodigués avec efficacité par l'équipage.

Un DUP est présent à bord. Le danger de se faire entrainer par la filière a été identifié. La seule mesure de prévention mentionnée est la suivante : « *ne pas prendre de risque avec la météo* ». On constate que la météo clémente n'a pas empêché l'accident de se produire. À bord le DUP n'est connu que du patron. Il n'est pas effectué de revue annuelle en présence de l'équipage.

Équipé de son VFI de type *bolero* 50 N, un matelot s'est précipité à l'eau pour secourir le chef mécanicien. Les bonnes conditions météo lui ont permis de rejoindre rapidement la victime.

## MESURES PRISES À BORD

Le marin chargé de raccorder les casiers sur la ligne mère porte désormais un couteau sur lui. Plusieurs couteaux ont été repositionnés afin d'être immédiatement accessibles par les marins durant la manœuvre de filage.

La vitesse de filage a été diminuée à 7,5 nœuds au lieu de 8,5/9 nœuds.

L'Institut Maritime de Prévention a été sollicité par l'armateur pour contribuer à l'actualisation du document d'évaluation des risques professionnels (DUP).

## CONCLUSION

L'accident, intervenu en fin de filage est dû à une boucle formée par un bras de casier dans laquelle le chef mécanicien a posé son pied droit par inadvertance.

Contrairement à certains caseyeurs, aucune planche de parc ne sépare les marins et le stockage de la ligne mère. La hauteur du tas de cordages diminuant au fur et à mesure du filage, le bras de casier, une fois connecté, se trouve en partie à plat sur le pont près des pieds du chef mécanicien.

## ENSEIGNEMENTS

- 1 [2015-E-032](#) : Une séparation physique entre les marins et les filières en mouvement pendant les opérations de filage des casiers aurait pu limiter le risque d'accident. Pour rappel, la règle 226-2.25 cadre l'organisation des aménagements des espaces de travail à bord d'un navire de pêche (12/24 mètres).
- 2 [2015-E-033](#) : La fiche du document d'évaluation des risques professionnels (DUP) correspondant à la dangerosité de ce poste de travail doit être réactualisée et connue de tous.
- 3 [2015-E-034](#) : Le port d'un VFI par le blessé emporté à la mer et par le matelot qui lui a porté secours a contribué à la rapidité de leur sauvetage.



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.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411