



Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME (CHUTE À LA MER)
À BORD DU CHALUTIER *ST ALOUR***

LE 20 FÉVRIER 2014 À 120 MILLES DANS L'OUEST DE PENMARC'H

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : janvier 2015

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME (CHUTE À LA MER) À BORD DU CHALUTIER *ST ALOUR* LE 20 FÉVRIER 2014 À 120 MILLES DANS L'OUEST DE PENMARC'H

LE NAVIRE



Chalutier ST ALOUR au port de Loctudy

Le *ST ALOUR* est un navire de pêche en acier construit en 1992.

Principales caractéristiques :

Immatriculation : GV 730724 ;
Longueur hors tout : 23,95 m ;
Largeur : 6,71 m ;
Jauge brute (UMS) : 152,05 ;
Propulsion : 470 kW.

Le *ST ALOUR* pratique la pêche au chalut et effectue des marées de deux semaines. Le produit de la pêche est vendu habituellement à la criée de Loctudy.

Il est armé en pêche au large.

Son permis de navigation de 2^{ème} catégorie est en cours de validité.

L'EQUIPAGE

Le *ST ALOUR* est armé par 4 marins : un patron, un second pont, un mécanicien et un matelot (ramendeur).

Deux décisions d'effectif ont été visées en date du 2 janvier 2013 : une à 4 marins et une à 5 marins, toutes les deux pour une navigation de pêche au large et pour le chalut.

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

Le patron est titulaire du brevet de patron de pêche et du permis de conduire les moteurs marins.

Il a obtenu en 1983 le certificat radio restreint mais n'a pas de titre SMDSM.

Le **second pont**, marin accidenté, est âgé de 46 ans. Il navigue depuis 1988 dans diverses fonctions à la pêche.

Il embarque le 15 février 2014 pour la première fois à bord du *ST ALOUR* en tant que second pont. Il est titulaire du permis de conduire les moteurs marins et du certificat de capacité.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Lorsqu'il est sur ses lieux de pêche, le *ST ALOUR* effectue, de jour comme de nuit, des traits de chalut d'environ 5 heures. Les manœuvres de chalut et le tri du poisson sur la zone nécessitent en moyenne une heure à une heure trente, sauf en cas de déchirure du chalut où le ramendage peut demander plus de temps.

En dehors des manœuvres du chalut, du tri, du glaçage du poisson et du ramendage s'il y a lieu, l'équipage peut se reposer.

Les quarts de nuit durent deux heures.

Les marins portent leur VFI pendant les opérations de pêche ainsi qu'un casque et des bottes de sécurité.

LES FAITS

Heures locales (UTC+1)

Conditions météorologiques

Vent 260° - 17 à 23 nœuds - mer forte (source : sémaphore de Penmarc'h).

Le 16 février 2014

À **08h00**, le chalutier *ST ALOUR* appareille du port de Loctudy pour ses lieux de pêche.

Le 20 février 2014

À **17h00**, le navire se trouve en pêche à la position 47°40'N/007°22'W, le temps est gris, la mer est formée. Lors de la manœuvre de filage du chalut, le second pont se trouve plage arrière, côté bâbord

au niveau du portique sous l'enrouleur, à filer le chalut. Le navire évolue à une vitesse de 0,5 nœud.

Lors de cette manœuvre, la chaîne du faux-bras qui se trouve sur le pont à proximité des pieds du marin casse, s'enroule autour de sa jambe et l'entraîne à la mer.

Le marin parvient à s'agripper au panneau tribord.

Une bouée couronne est immédiatement lancée à la victime ainsi qu'une caliorne. L'homme ne réussit pas à accrocher d'une seule main cette dernière à l'anneau de son VFI.

Le patron vire doucement le chalut et se rapproche du marin tombé à la mer. Une échelle de pilote est mise à poste à tribord.

Le patron alerte par radio les chalutiers *AN TRISKELL*, *ITSACA* ET *IDATSA* qui se trouvent à proximité.

À **17h10**, l'homme à la mer laisse le panneau pour attraper la bouée couronne, mais à bout de force lâche tout.

Vers **17h25**, après avoir lancé un bout que le marin arrive à saisir et à nouer à son VFI, le patron descendu sur l'échelle de pilote parvient à le hisser à bord avec l'aide des deux autres marins.

Le second pont souffre d'une douleur à la jambe. Le patron informe les trois chalutiers de la situation. Il finit de virer le chalut et met en route sur le port de Loctudy.

Le 21 février 2014

À **10h00**, le *ST ALOUR* arrive au port de Loctudy. Le second pont est pris en charge par sa famille et conduit aux urgences de l'hôpital de Pont-l'Abbé.

CONSÉQUENCES

À la suite de la chute à la mer, le marin souffrant d'une douleur à l'épaule gauche et d'un hématome à la cuisse s'est vu prescrire un arrêt de travail initial de 10 jours.

Le patron en hissant le second a ressenti des douleurs au dos. Il s'est vu prescrire un arrêt de travail initial supérieur à 3 jours.

OBSERVATIONS - ANALYSE

La chaîne du faux-bras qui a cassé était une chaîne de 16 mm haute résistance.

L'armement procède au remplacement systématique des chaînes dès qu'apparaissent des traces d'usure. Cependant, des ruptures de chaînes ont lieu de temps à autre sans que cela prête à conséquence habituellement.

Le navire se trouve en mer depuis 4 jours au moment de la chute à la mer sans que des conditions particulières de fatigue puissent être identifiées.

Le marin a pu être récupéré rapidement. Son VFI autogonflant 100 N l'a aidé à se maintenir en surface.

Aucune information de cet accident n'a été transmise au centre de sauvetage compétent, ce qui aurait notamment permis un accueil médicalisé à l'arrivée à quai.

Une clarification de la décision d'effectif s'avère nécessaire.

CONCLUSION

La rupture de la chaîne du faux-bras est à l'origine de la chute à la mer du second pont.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - **2015-E-009** : Il convient de veiller à ce que l'état du matériel utilisé ne se détériore pas dans le temps (usure, déformation, oxydation), ce qui constitue une alerte avant la rupture (cf. les rapports simplifiés du *BEA* mer concernant l'accident du chalutier *ALF*, le 21 mars 2013 et l'accident du coquillier *LE SOLEIL*, le 26 février 2014).
- 2 - **2015-E-010** : Le port du VFI a permis au marin tombé à la mer de se maintenir en surface.
- 3 - **2015-E-011** : Une information vers le centre de sauvetage compétent doit être systématique en cas de chute à la mer.



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