



Rapport d'enquête

**Blessure grave d'un matelot à bord du chalutier *SAINTE MARIE DE LA MER II*
le 17 novembre 2023, au large de Calais**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2024

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du Code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

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

Ce rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

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 est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et 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.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	5
2.2	Navire	Page	7
2.3	Équipage	Page	8
2.4	Accident	Page	8
2.5	Intervention	Page	9
3	Exposé	Page	10
4	Analyse	Page	12
	Bras happé dans l'enrouleur	Page	13
5	Conclusion	Page	14
6	Mesure prise par l'armateur	Page	15
7	Enseignement	Page	15
8	Recommandation	Page	15
 Annexes			
A.	Liste des abréviations	Page	16
B.	Décision d'enquête	Page	17

1 Résumé

Le **vendredi 17 novembre 2023** le *SAINTE MARIE DE LA MER II* est en pêche au large de Calais. Vers 06h30, l'équipage s'affaire à exécuter la manœuvre nécessaire au bon virage du chalut.

Un des marins de l'équipe de pont se saisit d'une partie du gréement afin de lui donner du mou et permettre à son collègue de larguer la patte de planche.

A ce moment, la chaîne se raidit à nouveau, entraînant le marin dont le bras se retrouve pris dans l'enrouleur.

Il est dégagé et les premiers soins lui sont apportés par l'équipage. Il est ensuite évacué vers l'hôpital où il sera amputé du bras droit.

Le *BEA*mer émet un enseignement sur cet événement et adresse une recommandation à l'armateur.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

Les marées ont une durée de cinq jours (du dimanche soir au vendredi soir). Les espèces ciblées sont le hareng et l'encornet, le produit de la pêche étant débarqué chaque jour à Boulogne-sur-Mer.

La zone de pêche, située entre Calais et Douvres, est atteinte en 1h30. Le chalut est filé en 10 minutes pour un trait de 2 heures (1h30 la nuit). La vitesse est alors réglée à 2,5 nœuds lorsque le courant est faible.

Dans le jargon professionnel les panneaux sont aussi appelés « planches », notamment pour désigner les « pattes de planche », ou chaines de liaison.

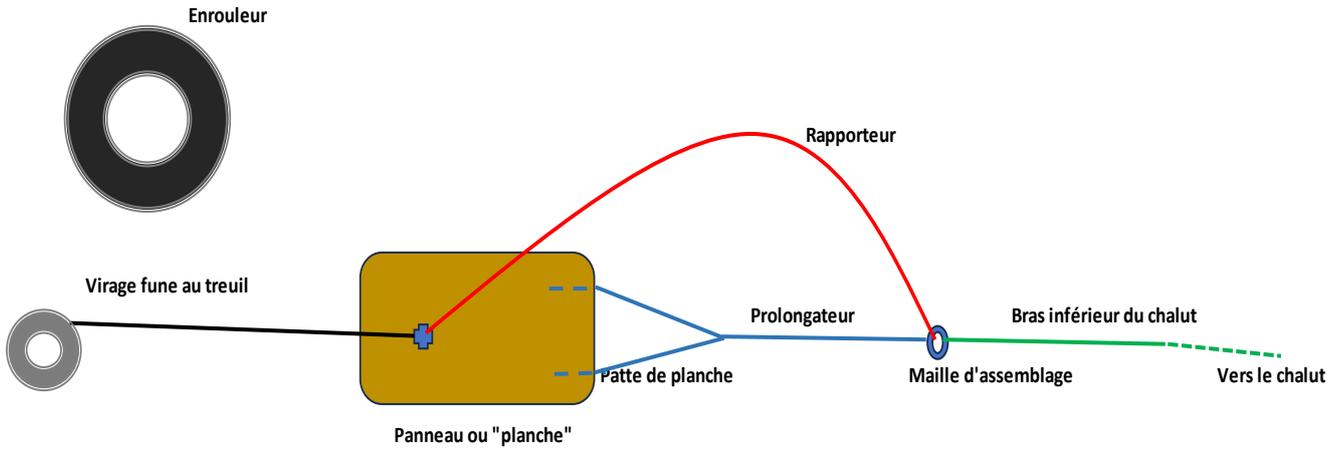
La manœuvre de mise à l'eau et de virage du chalut est effectuée huit fois par jour.

Le virage s'effectue en 15 minutes (la manœuvre peut cependant être retardée par la présence de débris dans le chalut) et se décompose en six étapes clés : (voir figure 1)

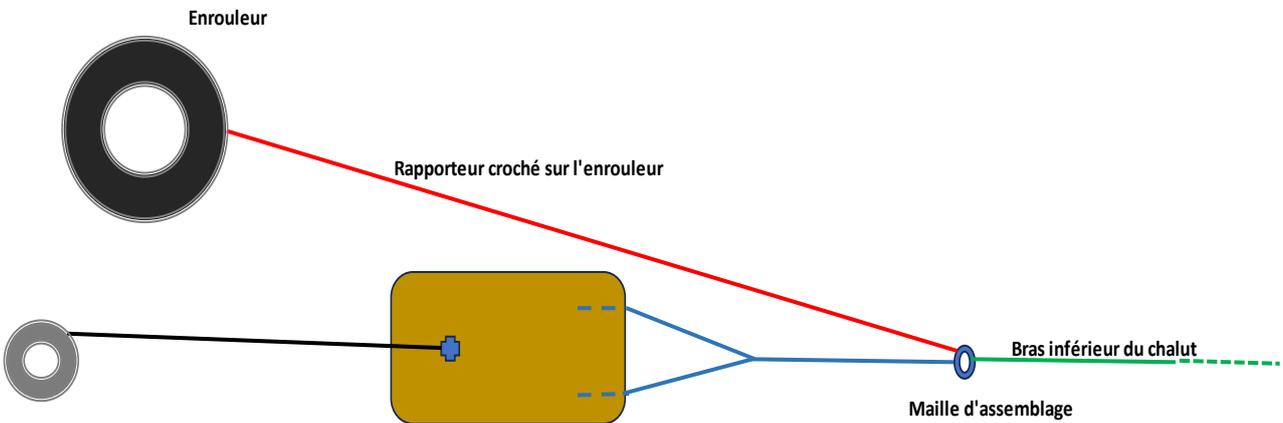
1. les funes sont virées au treuil.
2. les deux panneaux arrivent sur l'arrière et se positionnent chacun à leur emplacement contre le bordé (un panneau de chaque bord).
3. les rapporteurs sont largués pour être crochés au dormant, en attente sur l'enrouleur.
4. les chaines (ou pattes de planche) et le prolongateur sont également largués ; cette opération nécessite « de donner du mou », et donc l'arrêt du virage pendant quelques instants.
5. les 50 mètres de câble (bras inférieur) précédant le chalut sont virés sur l'enrouleur, jusqu'à l'arrivée du chalut à la verticale du bac à poisson.
6. la poche est ouverte en « tapant » le cul du chalut.

Après que le poisson a été déversé dans le bac, la poche est refermée et le chalut est filé à l'eau pour un nouveau trait.

Etapes 1 et 2 :



Etape 3 :



Etapes 4 et 5 :

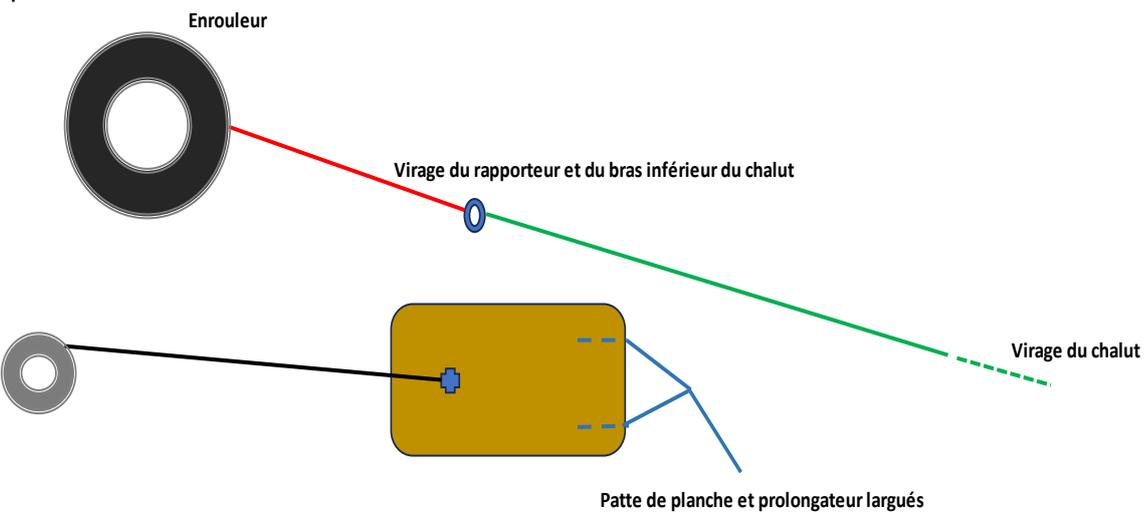


Figure 1 Description manœuvre de virage du chalut - Source BEAmer

2.2 Navire



Figure 2 Chalutier Sainte Marie de la Mer II - Photo BEAmer

- SAINTE MARIE DE LA MER II
- Immatriculation : DP 933781
- Longueur HT : 24,95 m
- Largeur : 8m
- Jauge brute (UMS) : 231,31
- Propulsion : 526 kW
- Coque : Acier
- Construction : 2017 (chantier SOCARENAM).

2.3 Équipage

Le **patron** est âgé de 23 ans. Il est titulaire du Capitaine 500 pêche et du lieutenant de pêche.

Il navigue depuis 2016 et patronne depuis 2020.

Le **second pont** est âgé de 20 ans. Il est titulaire du Capitaine 200 pêche et navigue depuis 2020 comme matelot puis second. Il effectue occasionnellement des remplacements de patron sur ce navire.

Le **matelot** blessé est âgé de 38 ans. Il est titulaire du certificat de matelot pont. Il navigue dans la fonction de matelot depuis 2001. Il a embarqué sur de nombreux navires pratiquant le même métier. Il est embarqué sur le **SAINTE MARIE DE LA MER II** depuis le 30 octobre pour une semaine à l'essai puis un CDD de 3 mois.

Quatre **matelots** complètent l'équipage ainsi qu'un stagiaire embarqué pendant les vacances scolaires.

L'armateur est âgé de 48 ans. Il embarque comme patron quand le patron en titre prend ses congés.

Tous sont à jour de leur visite d'aptitude médicale.

L'armateur exige de l'équipage des règles de sécurité « non négociables » à la signature du contrat de travail, tant pour les équipements (vareuse, casque, gants, VFI), que pour la vie à bord (zéro alcool et/ou drogue).

Ces règles, inscrites au DUERP, sont admises et appliquées par tout l'équipage.

2.4 Accident

Heure locale TU + 1

Le **vendredi 17 novembre 2023** le **SAINTE MARIE DE LA MER II** est en pêche au large de Calais.

Vers **06h30**, alors que l'équipage s'affaire sur le pont de manœuvre lors du virage du chalut, un matelot a le bras happé par une chaîne et se trouve coincé dans l'enrouleur.

Immédiatement, il retombe dans le bac à poisson et est évacué par l'équipage sur l'arrière de la passerelle.

Pris en charge par une équipe médicale, il est évacué vers l'hôpital où il est amputé du bras droit.

2.5 Intervention

Heure locale TU + 1

Vendredi 17 novembre 2023,

À **06h35**, l'alerte est donnée par le bord au CROSS Gris-Nez qui coordonne les opérations.

Sont intervenus le CCMM et le SCMM76 pour des consultations médicales.

À **08h00**, un plongeur et une équipe du SMUR maritime ont été hélitreuillés à bord par l'hélicoptère Guépard-Whisky (GW).

Le blessé a été ensuite hélitreuillé et transféré à l'hôpital de Lille par GW où il est arrivé à **09h35**.

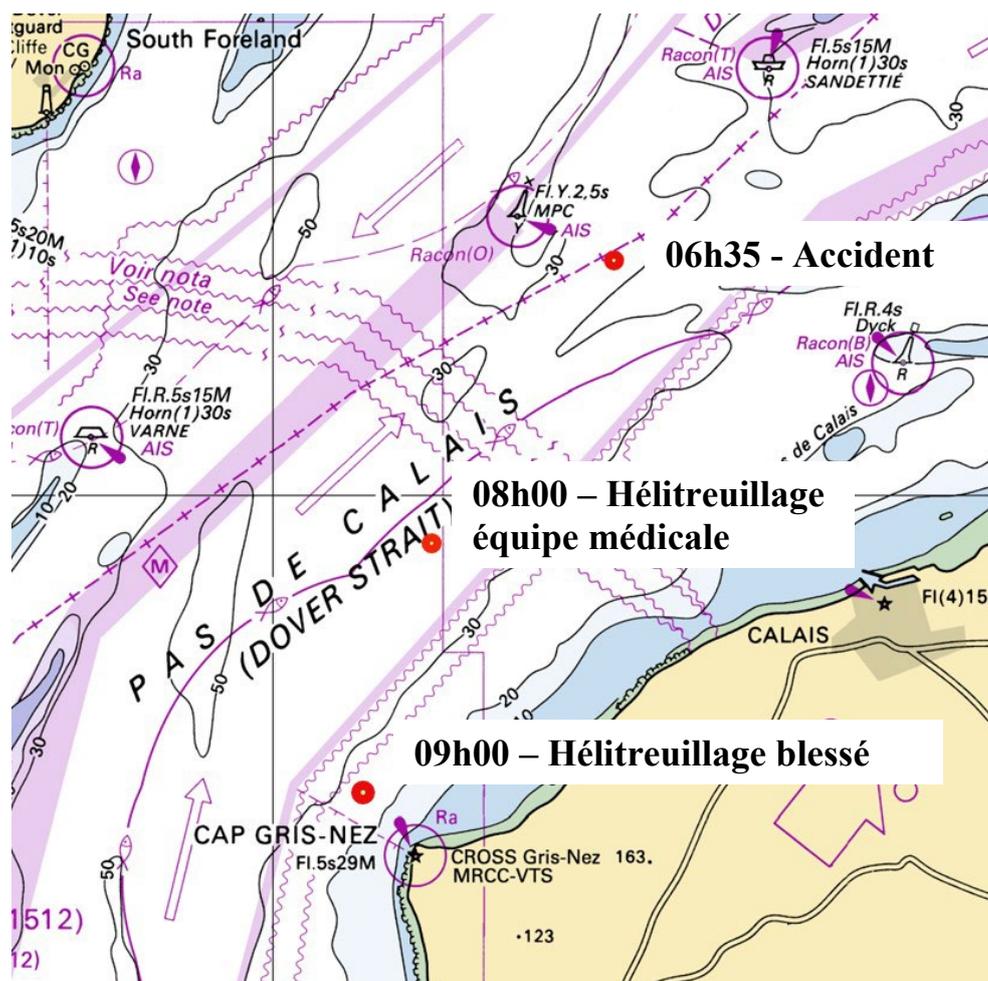


Figure 3 Cartographie Intervention - DataSHom.fr

3 Exposé

Heure locale TU + 1

Météo sur zone le 17 novembre :

Fin de coup de vent, vent de ouest-nord-ouest, mer forte à très forte (2,5 m à 6 m).

Le secteur est souvent très agité.

Le **vendredi 17 novembre 2023 à 03h00**, le **SAINTE MARIE DE LA MER II** appareille de Boulogne-sur-Mer et poursuit sa marée après avoir débarqué sa pêche.

Vers **04h30**, le chalutier arrive sur ses lieux de pêche au large de Calais et file le premier trait de chalut.

À **06h15**, branle-bas pour virer le deuxième trait. L'équipage se lève et se prépare.

Vers **06h25**, l'équipage rejoint la manœuvre équipé de ciré, VFI, casque et gants et se tient prêt à virer.

Le patron est en passerelle d'où il peut commander le treuil d'un pupitre faisant face à l'arrière.

Le virage des funes commence jusqu'au panneaux.

Vers **06h30**, les deux panneaux sont à poste et les rapporteurs sont largués et crochés aux dormants en attente sur l'enrouleur.

Quatre matelots se tiennent à l'arrière, dont le marin X (marin blessé), près de la paroi tribord du bac à poisson. Le marin Y s'apprête à larguer la patte de planche bâbord, encore en tension. Pour la « déraidir » le marin X monte sur le rebord du bac à poisson (l'ensemble « patte de planche – prolongateur – rapporteur » étant relativement haut au-dessus du pont, car traversant de bâbord vers l'enrouleur tribord).

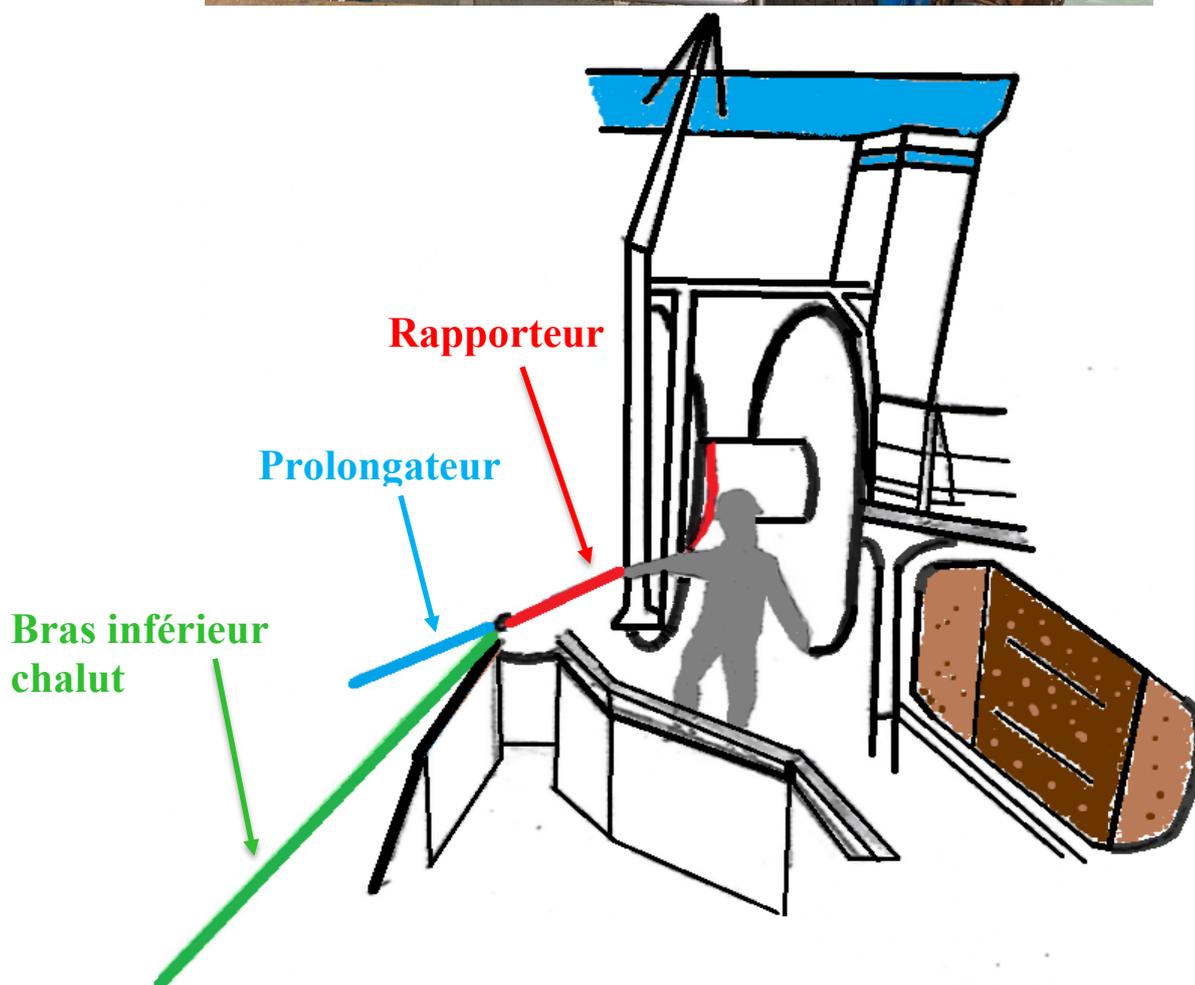


Figure 4 Position présumée du marin X vue de l'arrière quelques instants avant l'accident (seuls les chaînes et câbles bâbord sont représentés) Source BEAmer

À ce moment l'ensemble « patte de planche – prolongateur – rapporteur » se raidit à nouveau, emportant le marin X par le bras droit, jusqu'à l'enrouleur.

Le patron entend crier, il stoppe immédiatement l'enrouleur et dévire. Le matelot retombe dans le bac à poisson. Il est emmené sur l'arrière de la passerelle et mis en sécurité.

À **06h35** le patron contacte le CROSS Gris-Nez qui met le bord en relation avec le CCMM.

Les premiers soins sont apportés au blessé en attendant l'hélicoptère de l'équipe médicale et l'évacuation du blessé vers l'hôpital.

4 Analyse

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) ».

Le *BEA*mer a établi la séquence des événements ayant entraîné l'accident, à savoir :

Bras d'un marin happé dans l'enrouleur

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences (**facteurs contributifs**). Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes ont été mis en évidence (**lacunes de sécurité**).

Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

Le bras du matelot est happé dans l'enrouleur

Lors des opérations de manœuvre sur le chalut (filage et virage), le navire est en route et le patron prend les commandes de la passerelle.

La console de commande est située sur l'arrière de la passerelle et orientée vers les équipements de traction.

L'article 228-6.06 – Aménagement des postes de travail - du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (cet article appartient à la division 228 concernant les navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres) précise :

3. L'opérateur aux commandes des équipements de traction doit avoir une vue adéquate de ceux-ci et des hommes au travail.

Lorsque les équipements de traction sont commandés depuis la passerelle, l'opérateur doit également avoir une vue claire des hommes au travail, soit directement, soit par l'intermédiaire de tout moyen approprié.

4. Un système de communication fiable doit être utilisé entre la passerelle et le pont de travail.

Visibilité depuis le poste de commande

De son poste de commande depuis la passerelle, l'opérateur a une vision partielle du pont de travail par l'intervalle entre les enrouleurs et le pont supérieur. Il y a également un dispositif de vidéo surveillance situé sur les portiques et permettant de combler certains secteurs aveugles. Il apparaît cependant que le patron ne voyait pas le marin lors de la manœuvre.

Le navire est équipé d'une commande déportée des appareils de traction située à l'entrée de la coursive menant à la salle de travail du poisson. Cette console n'est pas utilisée lors des manœuvres de récupération de chalut car la visibilité depuis ce poste n'est effective que sur une partie du pont de pêche.

Il existe également une commande portative, généralement utilisée pour les opérations de maintenance à quai, mais pas en pêche, lors de la manœuvre du chalut.

La commande déportée sur le pont arrière est couramment utilisée en pêche à bord de certains navires étaplois.

Communication entre le poste de commande et le poste de travail

Le bord est équipé d'un système d'intercom par casque. Le jour de l'accident, le système étant endommagé, il a été envoyé chez un réparateur.

Il existe cependant le système de communication par interphone entre les différents postes de travail, notamment entre passerelle et pont de travail.

Les manœuvres nécessaires au virage du chalut en toute sécurité nécessitent une parfaite synchronisation des actions.

Le patron indique que, sur la plage arrière, les chaînes et câbles passent au-dessus de la tête de chacun des membres d'équipage à son poste de manœuvre.

Cette configuration est sécurisante pour l'équipage. Elle nécessite toutefois que l'un des marins monte sur le rebord du bac à poisson pour faciliter le largage de la patte de planche du bord opposé à l'enrouleur en service. C'est lors de cette opération de courte durée que le virage doit être interrompu, pour ne reprendre que lorsque tout risque de contact entre une chaîne ou un câble en mouvement et un marin soit écarté.

Quelques secondes avant l'accident, le patron n'a pas vu (ou n'a pas été averti) que la manœuvre n'était pas aboutie. Pensant qu'elle était claire, il a recommencé à virer, sans doute un peu trop tôt, alors que le marin était en contact avec le gréement de la patte de planche bâbord.

Un défaut de communication de courte durée, à un moment critique du virage du chalut, est un facteur contributif de l'accident.

5 Conclusion

Au cours d'une manœuvre habituelle dans l'exploitation du navire, un des quatre marins positionnés pour la récupération du chalut a été happé par le rapporteur mis en tension à la reprise du virage du chalut, avant que la patte de planche n'ait pu être larguée par un des autres marins.

La mise en tension prématurée du gréement s'explique par un bref défaut de communication entre la manœuvre arrière et l'opérateur du treuil se tenant à la timonerie. L'opérateur n'a pas eu l'information du positionnement du marin au moment du virage.

Immédiatement après l'accident, la gestion de crise a été menée avec professionnalisme et sang-froid par l'équipage.

Le marin a été pris en charge à bord par une équipe médicale moins d'une heure et demie après l'alerte et évacué par hélicoptère. Il a dû être amputé du bras droit à son arrivée à l'hôpital.

6 Mesure prise par l'armateur

Modification de l'angle de vue des caméras de visualisation du pont de travail.

7 Enseignement

- 1.** **2024-E-18** : Lors des manœuvres de chalut, une attention de tous les instants est requise et la coordination entre l'opérateur du treuil et l'équipe de pont doit être parfaite, notamment de nuit et lorsque la mer est agitée et que les mouvements du navire ne sont pas tous prévisibles.

8 Recommandation

Le **BEA**mer recommande :

A l'armateur :

- 1.** **2024-R-08** : de mettre en place une procédure de communication ou de surveillance permettant de s'assurer qu'aucun membre d'équipage ne risque d'être accroché par un équipement en mouvement lors de la manœuvre du chalut.

Le BEAmer n'émet pas de recommandation invitant une personne morale ou physique à respecter la réglementation, celle-ci étant par nature obligatoire.

Une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute.

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- CCMM** : Centre de Consultation Médical Maritime
- CDD** : Contrat à Durée Déterminé
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- SCMM 76** : SAMU de Coordination Médical Maritime Le Havre
- VFI** : Vêtement à Flottabilité Intégrée

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de merParis, le **29 Nov. 2023**N°réf. : BEAmer **11****Décision**

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) :

- Vu le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- Vu la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;
- Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

DECIDE

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'accident du travail survenu pendant une opération de pêche, le 17 novembre 2023, à bord du chalutier **SAINTE MARIE II** (DP933781) au large de Calais (un blessé grave).

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles susvisés du Code des transports et de la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Secrétariat d'Etat chargé de la mer
BEAmer
Avenue Sud
83100 LA LLERDE CEDEX
Téléphone : 33 (0)1 40 81 36 24
bea.mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea.mer/developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
François-Xavier RUIBÉ DE CREVEN
Directeur du BEAmer



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer)

Arche sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : **+33 (0)1 40 81 38 24**

Adresse électronique : bea-mer@developpement-durable.gouv.fr

Site web : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



Intertek