



Rapport d'enquête

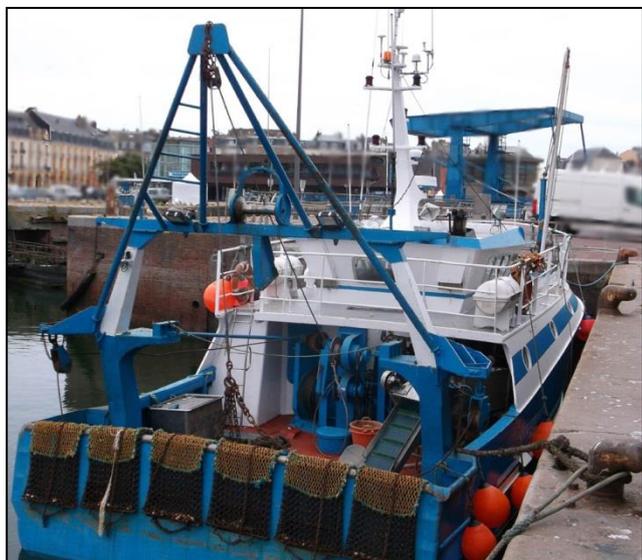
**Accident du travail maritime à bord du navire de pêche SCARAMOUCHE,
le 17 juin 2017 au large de Fécamp**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : janvier 2018

Accident du travail maritime à bord du navire de pêche *SCARAMOUCHE*, le 17 juin 2017 au large de Fécamp

Le navire



Le *SCARAMOUCHE* est un chalutier - coquillier en bois pratiquant la pêche côtière. Il est la propriété de l'armement Favrou.

Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : 716545 à Dieppe ;
- Longueur HT : 14,77 mètres ;
- Jauge : 49,53 ;
- Propulsion : 294 kW ;
- Construction : 1987.

Après un mois d'arrêt technique, le navire est armé pour débiter la saison de pêche à la pétoncle. Malgré les similitudes avec la pêche à la coquille, l'équipage doit procéder à certains réglages au cours des premiers traits. Les deux bâtons des dragues (un bâbord, un tribord) sont tenus par les funes avec un écart en longueur de 25 mètres entre les deux bords. La fune tribord est la plus longue.

L'équipage

L'effectif est conforme à la décision du 12 juin 2012, soit quatre marins pour des marées à la coquille ou au chalut d'une durée supérieure à 24 heures.

Le **patron-mécanicien** exerce cette fonction à bord du *SCARAMOUCHE* depuis octobre 2011.

Le **matelot** qui a été blessé est âgé de 46 ans ; il a embarqué la veille de l'accident et effectuait son premier embarquement sur ce navire.

Les faits

Météorologie :

Pas d'information météo sur le SITREP.
Mer calme selon la déclaration du patron.

Heures locales (UTC+2).

Le 16 juin,

À 17h00 appareillage du Bassin Ango et attente dans l'avant-port d'un marin qui devait embarquer.

À 18h30 sortie du port de Dieppe. Arrivée à la nuit sur les lieux de pêche, à 20 milles au nord nord-ouest de Fécamp.

Le navire effectue des traits est-ouest de une à deux heures, selon la direction du courant, au niveau de la rupture des fonds de 30 mètres (le Trou à Vaches, cf. carte en annexe).

Le 17 juin,

Vers 16h00 le navire effectue son dernier trait et se trouve à la limite sud-est de sa zone de pêche. Le patron a pris la décision de rentrer au port du fait du mauvais fonctionnement du tapis de tri. Lorsqu'il vire sur la fune bâbord (la plus courte), il constate que la fune tribord passe sur la fune bâbord. De plus, la fune tribord est retenue à hauteur de la lisse sur tribord arrière.

Les trois matelots sont alors sur le pont et le patron est à la commande des treuils en timonerie, face à l'arrière. Il fait plusieurs tentatives en virant puis dévirant sur les funes pour les démêler, sans succès.

La fune bâbord est ensuite virée jusqu'à ce que le bâton vienne toucher l'arrière, puis le patron demande aux matelots de tenter de crocher le bâton bâbord à l'aide du cartahu du portique.

À ce moment, vraisemblablement à la faveur d'un coup de roulis sur tribord, la fune tribord se libère brusquement de la lisse et remonte au niveau du pont avec une forte tension, alors qu'un des matelots s'est approché du tableau arrière pour crocher le bâton bâbord. La fune tribord vient le heurter brutalement et le plaque contre le portique. Le patron embraye aussitôt le moteur afin de laisser filer les funes pour libérer le matelot qui chute sur le pont ; les matelots présents sur le pont constatent qu'il a une large plaie au côté gauche de l'abdomen.

L'un d'eux va chercher la trousse de secours tandis que le patron se précipite auprès du blessé et le positionne de manière à le soulager. Le patron applique ensuite des compresses sur la plaie et pose une couverture de survie sur le blessé. Puis il remonte en timonerie et alerte par VHF le sémaphore du cap Fagnet (Fécamp) qui relaie au CROSS Gris-Nez à 16h16.

À 16h20, une évacuation médicale est préconisée par le CCMM.

À 16h21, l'hélicoptère Guépard Whisky de la Marine nationale est mis en alerte, il doit récupérer une équipe médicale à l'Hoverport de Boulogne-sur-Mer.

À 16h52, l'hélicoptère Guépard Whisky décolle du Touquet mais se pose peu après à cause d'un problème technique.

À 17h04, l'hélicoptère Guépard Whisky indique qu'il est indisponible pour cette mission.

À 17h05, un point de situation est fait avec le patron du *SCARAMOUCHE* du fait de l'indisponibilité des deux autres hélicoptères français (le Dragon 76 de la Sécurité civile, basé au Havre, est déjà engagé sur une opération terrestre, et le NH90 de la Marine, basé à Cherbourg, est immobilisé pour maintenance).

À 17h09, le CROSS appelle le NMOC pour demande de concours.

À 17h19, mise en alerte de l'hélicoptère Rescue 175 (Garde-côtes britanniques) déjà en vol.

À 17h31, la station britannique de Beachy Head annonce une arrivée de Rescue 175 sur la zone de l'accident dans 10 à 15 minutes. Une équipe paramédicale est à bord.

À 17h43, le CROSS transmet à *SCARAMOUCHE* la demande de Rescue 175 de faire route au nord.

À 17h52, la mission assignée à Rescue 175 est de rejoindre l'aéroport du Havre où une équipe médicale est prête à accueillir le blessé.

À 18h03, le blessé est hélitreuillé, sans civière, à bord de Rescue 175. Le pilote annonce qu'il se rend à l'hôpital de Brighton, du fait de son autonomie en carburant qui diminue. Le *SCARAMOUCHE* reprend sa route vers Dieppe.

À 19h16, le NMOC informe le CROSS de la prise en charge du blessé par le service des urgences de l'hôpital de Brighton.

Conséquences

Un matelot gravement blessé évacué à l'hôpital de Brighton (Royaume-Uni).

Six mois après l'accident, il est toujours en arrêt de travail.

Remarques / Analyse

L'indisponibilité des trois hélicoptères français a nécessité une reconfiguration de l'opération par le CROSS Gris-Nez.

Le temps écoulé (1h47) entre la demande d'assistance et l'évacuation du blessé a généré un stress important à bord du *SCARAMOUCHE*.

Les marins du *SCARAMOUCHE* se sont étonnés de la procédure d'évacuation sans civière du blessé.

La procédure mise en œuvre par l'équipage de Rescue 175 (en position verticale, au moyen de sangles) est due au temps nécessaire pour une évacuation par civière (de 20 à 30 min.), jugé non

compatible avec la réserve en carburant qui diminuait.

La doctrine française diffère de la doctrine britannique car les secours français interviennent avec un médecin à bord, ce qui n'est pas le cas des secours britanniques qui privilégient la rapidité de l'évacuation et décollent immédiatement avec un infirmier, mais sans médecin.

Conclusions

L'équipage du *SCARAMOUCHE* était familiarisé avec la méthode utilisée lorsque les funes se croisent. Mais les matelots ont été surpris par le brusque mouvement de la fune tribord. Ce mouvement, sans doute provoqué par un coup de roulis, ne pouvait pas facilement être anticipé par le patron, bien que la visibilité sur l'arrière soit bonne à partir du pupitre de manœuvre des treuils.

Du fait de son intervention pour une mission antérieure, la réserve de carburant de l'hélicoptère Rescue 175 était limitée et ne lui permettait pas de rallier sa base après avoir déposé le blessé au Havre sans refaire le plein. Cependant, sur demande du CROSS Gris-Nez, l'hélicoptère aurait pu refaire le plein de carburant au Havre.

La gestion du potentiel de l'hélicoptère était de la seule responsabilité du pilote. Sa décision d'évacuer le blessé à Brighton était conforme à la procédure en vigueur pour ce type d'opération.

Le *BEA*mer note que l'évacuation du blessé à l'aide d'une civière en position horizontale nécessitait de déplacer celle-ci sur le gaillard, compte tenu de la présence du portique à l'arrière.

Enseignements

1. **2018-E-01** : les risques encourus par les marins pêcheurs lorsque les câbles des appareils de pêche sont soumis à des fortes tensions sont élevés. Ces risques sont accrus du fait du peu d'espace pour se mouvoir sur le pont. Ils doivent être mieux identifiés par le DUERP.
2. **2018-E-02** : lors d'une opération de sauvetage par hélicoptère, la gestion du carburant et du temps de vol revient au pilote et conditionne son déroulement.

Liste des abréviations :

- CCMM : Centre de Consultation Médicales Maritimes
CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DUERP : Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels
NMOC : National Maritime Operations Centre (organisme britannique de coordination des opérations de sauvetage)
VHF : Very High Frequency



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **22 JUIN 2017**

N/réf. : **BEAmer 010**



D é c i s i o n

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

Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

D É C I D E

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 grave du travail maritime survenu en mer sur le navire *SCARAMOUCHE* le 17 juin 2017.

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 du Code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIGOUX
Directeur du BEAmer

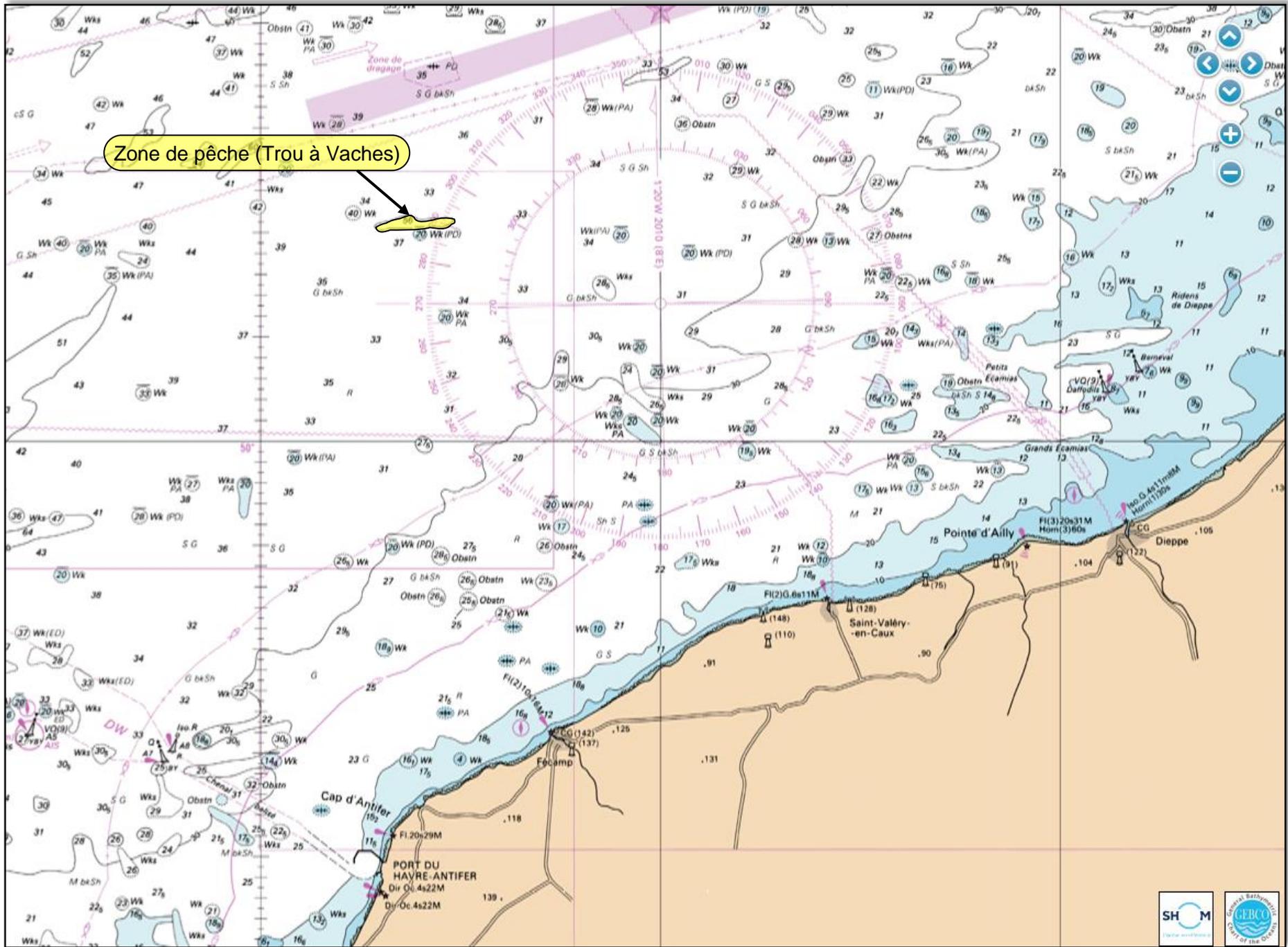
Ministère de la Transition
écologique et solidaire

BEAmer

Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer



Zone de pêche (Trou à Vaches)



Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 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

