Rapport d'enquête technique

HOMME À LA MER À BORD DU NAVIRE DE PÊCHE *LA BROCHE 1* LE 10 MAI 2016, À 5 MILLES DANS L'OUEST DE SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE (UNE VICTIME)

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Rapport publié : mars 2017

Rapport d'enquête technique

HOMME À LA MER

à bord du navire de pêche

LA BROCHE 1

LE 10 MAI 2016

À 5 milles dans l'ouest de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (une victime)

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), résolution MSC 255(84) publié par décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010.

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.

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.

Pour information, la version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle est proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

PLAN DU RAPPORT

1	RÉSUMÉ	Page	5
2	INFORMATIONS FACTUELLES		
2.1	Description du navire	Page	6
2.2	Renseignements sur le voyage et l'équipage	Page	7
2.3	Interventions	Page	7
3	EXPOSÉ	Page	9
4	ANALYSE	Page	11
4.1	Facteurs naturels	Page	11
4.2	Facteurs matériels	Page	12
4.3	Facteurs humains	Page	13
4.4	Autres facteurs	Page	15
5	CONCLUSIONS	Page	15
6	LES RISQUES DUS A LA PÊCHE EN SOLITAIRE	Page	16
7	MESURES PRISES	Page	16
8	ENSEIGNEMENTS	Page	17
9	RECOMMANDATIONS	Page	17
10	ANNEXES		
A.	Liste des abréviations	Page	19
B.	Décision d'enquête	Page	21
C.	Tables espérance de vie dans l'eau	Page	22
D.	Conclusion générale étude IMP Juin 2003	Page	23
E	Principes de la pêche à la palangre	Page	25

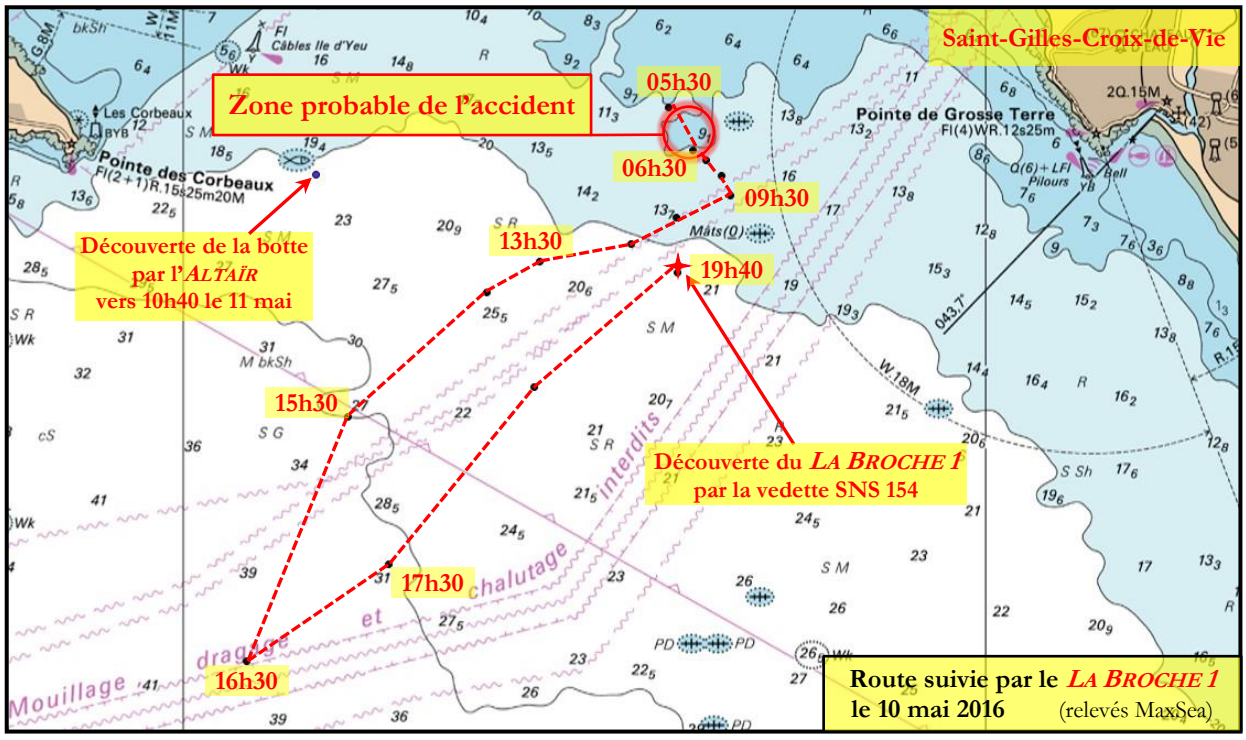
1 RÉSUMÉ

Le 10 mai 2016 à 3 heures du matin, le *LA BROCHE 1* appareille de Saint-Gilles-Croix-de-Vie pour une journée de pêche au congre à la palangre. Le patron est seul à bord. Sa zone de pêche est située à une dizaine de milles au large. Habituellement, il rentre au port en milieu de journée.

En fin de journée, le *LA BROCHE 1* n'étant toujours pas rentré, la station locale de la SNSM, prévenue par un proche de la famille alerte le CROSS. Une opération SAR est déclenchée. Le navire est rapidement retrouvé sans personne à bord à proximité de son lieu de pêche. Deux des palangres du navire sont retrouvées mouillées dans des fonds de 20 m. Les recherches, qui durent toute la nuit et le lendemain matin, restent vaines. Le corps du pêcheur sera retrouvé le 24 mai à plusieurs dizaines de milles plus au sud de l'endroit où le navire a été localisé.

L'autopsie du patron révélera qu'il est très probablement tombé vivant à la mer.
Cet accident mortel met en exergue les risques de l'activité de pêche lorsque le pêcheur est seul à bord.

Les enseignements et recommandations, figurant dans le présent rapport, visent à prévenir les chutes à la mer et à en limiter les conséquences.



2 INFORMATIONS FACTUELLES

2.1 Description du navire

Principales caractéristiques

Immatriculation	:	LS 920411 ;
Indicatif	:	FGG3131 ;
Longueur HT	:	7,65 m ;
Largeur	:	2,74 m ;
Jauge brute	:	2,82 UMS ;
Puissance motrice	:	74 kW ;

Le *LA BROCHE 1* est un ligneur - caseyeur en PRVT, construit à Batz-sur-Mer en 1996. Après avoir d'abord été exploité en rivière, il a été acquis par son dernier propriétaire le 09 avril 2015 puis mis aux normes maritimes. La visite de mise en service a été effectuée le 22 septembre 2015 à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Une prescription relative à l'absence de moyen de remontée à bord avait alors été émise. Celle-ci a été levée à la suite de l'installation d'une plate-forme sur le tableau arrière *(voir photo ci-dessus origine BEA*mer*).*

Le permis de navigation du *LA BROCHE 1* a été délivré le 14 octobre 2015 pour une durée de 23 mois et pour une navigation en 3ème catégorie jusqu'à 10 milles des côtes. Le navire est armé en petite pêche (navigation de moins de 24 heures).

La décision d'effectif avec une personne seule à bord a été administrativement visée le 16 septembre 2015.

Le *LA BROCHE 1* pratique de manière saisonnière la pêche au congre à la palangre (Voir en annexe E).

2.2 Renseignements sur le voyage et l'équipage

Le voyage

Vers 03 heures du matin le 10 mai 2016, le *LA BROCHE 1* appareille du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie pour une journée de pêche au congre à la palangre. Le patron est seul à bord. La zone de pêche est située à une dizaine de milles au large de la côte.

L'équipage

Conformément à la décision d'effectif visée le 16 septembre 2015, le patron est seul à bord.

Il est titulaire des brevets et titres requis pour l'exercice de son métier sur ce navire, notamment le permis de conduire les moteurs marins de moins de 250 kW et le brevet de lieutenant de pêche.

La date de validité de son certificat d'aptitude médicale est échue depuis la fin du mois de février, mais un rendez-vous avait été pris avec le service médical des gens de mer.

2.3 Interventions

Le 10 mai 2016,

Vers **19h00**, un proche de la famille du pêcheur fait part de son inquiétude auprès du patron du canot de la SNSM de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, qui prévient immédiatement le CROSS Étel. Les recherches sont déclenchées par l'appareillage à 19h03 de la vedette SNS 154 *PRÉSIDENTE LOUISE LE LOUARN*.

À **19h17**, le CROSS émet un message PAN et définit 3 zones de recherche.

À **19h23**, la vedette côtière de surveillance maritime VCSM P 613 *CHARENTE*, en escale à l'Ile d'Yeu est mise en alerte.

À **19h30**, la vedette SNS 154 commence ses recherches dans la zone de pêche du *LA BROCHE 1*. Elle le repère à 19h40 à la position 46°39,83 N / 02°05,72 O soit à 6 milles dans le 254° de la Pointe de Grande Terre (Saint-Gilles-Croix-de-Vie). L'équipage de la vedette SNS constate que le moteur du *LA BROCHE 1* est en marche, à une vitesse de l'ordre de 2 à 3 nœuds, cap au 160°. Il n'y a personne à bord. Les équipiers de la SNSM notent que deux caisses à

palangres sont vides, que les trois autres sont prêtes à être mises à l'eau et qu'un VFI est à bord. Les deux palangres mouillées seront retrouvées à moins de 2 milles du *LA BROCHE 1*. Elles seront virées.

Entre **19h45** et **19h53**, des moyens supplémentaires de recherche sont engagés par le CROSS :

- L'hélicoptère *RESCUE GY* de la Marine nationale,
- La vedette SNS 084 *PRÉSIDENT LOUIS BERNARD* de l'Ile d'Yeu,
- Le bâtiment de la Marine nationale *BRS ALTAÏR,*
- Les navires de pêche *ANALOU*, *HARISSA* et *LE GALÉRIEN,*
- Un canot semi-rigide du CODIS 85,
- Un canot semi-rigide de la Brigade nautique 85.

À **20h32**, le CROSS émet un message Mayday Relay.

Vers **23h00**, la vedette SNS 154 arrête les recherches, prend le *LA BROCHE 1* en remorque et rentre vers le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie où il sera mis à quai vers 23h15.

Le 11 mai 2016,

À l'exception de l'*ALTAÏR* les recherches par les autres moyens nautiques sont suspendues pour la nuit.

Peu après **07h00**, l'hélicoptère de la gendarmerie nationale est engagé par le CROSS.

À **07h09**, émission par le CROSS d'un nouveau message Mayday Relay.

Entre **07h20** et **07h30**, les moyens nautiques engagés la veille sont réactivés et renforcés par:

- Le navire de pêche *SUBORE*,
- 2 canots semi-rigides des pompiers de Saint Gille-Croix-de-Vie.

Vers **10h40**, une botte appartenant au disparu est récupérée par l'*ALTAÏR* à la position 46°41 N et 02°12,5 O soit à 4,3 milles dans le 285 de la position à laquelle le *LA BROCHE 1* a été retrouvé la veille.

À **15h35**, les recherches sont arrêtées.

Le corps du disparu sera retrouvé au large de l'Île d'Oléron le **24 mai à 17h55** par le chalutier *L'ABSIDE*.

3 EXPOSÉ

Heures UTC + 02h00

La météo sur zone le 10 mai *(source SITREP CROSS ÉTEL):* Vent Sud-Ouest 2 / Mer 3.

Les heures de marées à Saint-Gilles-Croix-de-Vie le 10 mai *(source SHOM)* :
PM : 08h01 / 20h19
BM : 14h12

Le mardi 10 mai 2016,

À **03h30**, le patron du *LA BROCHE 1* appareille de Saint-Gilles-Croix-de-Vie pour rejoindre ses lieux de pêche.

Vers **04h30**, le *LA BROCHE 1* arrive sur ses lieux de pêche, le patron commence à mettre les palangres à l'eau.

Entre **05h00 et 06h00**, heure estimée de la chute à l'eau du patron du *LA BROCHE 1*.

À **06h42,** lever du soleil.

Vers **12h30**, tentative infructueuse d'un membre de la famille de joindre le patron sur son téléphone mobile.

Vers **19h00**, un responsable du port de pêche de Saint-Gilles-Croix-de-Vie alerte la station locale de la SNSM.

À **19h02**, la station de la SNSM prévient le CROSS Étel qui déclenche une opération SAR.

À **19h03**, la vedette SNS 154 *PRÉSIDENTE LOUISE LE LOUARN* appareille.

À **19h04**, un pêcheur annonce en VHF qu'il a aperçu le *LA BROCHE 1* vers 16h00.

À **19h17**, le CROSS envoie un message PAN.

À **19h24**, un palangrier, le *DIAPASON*, annonce en VHF qu'il a aperçu le *LA BROCHE 1* dans la journée.

À **19h40**, la vedette SNS 154 repère le *LA BROCHE 1* à la position 46°39,83 N / 02°05,72 O soit à 6 milles dans le 254° de la Pointe de Grande Terre (Saint-Gilles-Croix-de-Vie).

À **19h45**, les équipiers de la vedette montent à bord et constatent que :

- Personne n'est à bord ;
- Le moteur est embrayé ;
- La barre est libre ;
- Le navire fait route au 160° à 2/3 nœuds ;
- Deux caisses à palangres sont vides et trois autres sont prêtes à être mouillées (böettées et disposées) ;
- Un VFI est à bord (sur le sol dans la timonerie).

Quelques minutes après, la vedette SNS repère, à environ 1,5 milles de la position du *LA BROCHE 1,* les deux palangres mouillées. Elles sont virées à bord. Aucune anomalie n'est constatée sur celles-ci.

Le navire a été retrouvé, le 10 mai au soir à proximité de l'endroit où se trouvaient les palangres qui avaient été mouillées. Or la route suivie par le navire dans la journée, telle que l'a révélé l'enregistrement de son routeur (extrait par la Brigade de Gendarmerie maritime de La Rochelle), l'en a éloigné d'une dizaine de milles en milieu de journée et l'en a à nouveau rapproché. Cette route est due aux courants de marée. (Voir carte en page 5).

Le jeudi 24 mai 2016,

À **17h55**, Le corps du disparu est retrouvé au large de l'Île d'Oléron (à une soixantaine de milles du lieu probable de sa chute à la mer) par un chalutier de Saint-Pierre-d'Oléron, l'*ABSIDE*. Le corps ne portait pas de Vêtements à Flottabilité Intégrée (VFI).

L'autopsie a déduit que le patron était vivant lorsqu'il est tombé à l'eau. Elle n'a pas mis en évidence de blessures (qui auraient pu être causées, notamment par des hameçons).

4 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est 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) et au Règlement (UE) n°1286/2011 de la commission du 09 décembre 2011 portant adoption d'une méthodologie commune pour enquêter.

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

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteurs humains ;**
- **autres facteurs.**

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 ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous-jacent ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**
- **aggravant ;**

avec pour objectif d'écarter, 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 l'événement.

Les causes exactes de la chute à la mer du patron du *LA BROCHE 1* demeurent inconnues, les facteurs analysés sont donc hypothétiques.

4.1 Facteurs naturels

Les conditions météorologiques

En fin de nuit, le 10 mai 2016, les conditions météorologiques étaient les suivantes :

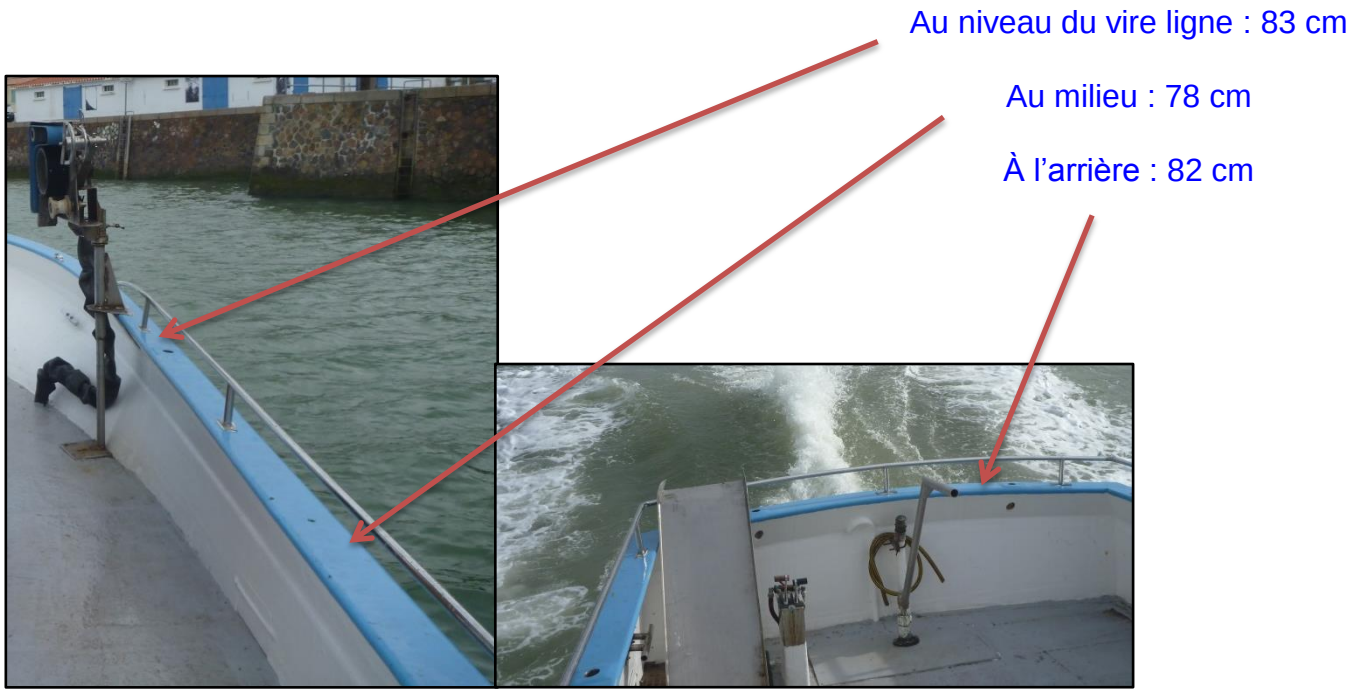
Vent de Sud-Ouest 2, mer 3.

Le cap du *LA BROCHE 1* au moment de la chute du patron est inconnu, mais le clapot provoqué, notamment par le vent modéré, induisait probablement des mouvements de plate-forme qui ont pu entraîner une perte d'équilibre du marin.

4.2 Facteurs matériels

4.2.1 Le pavois du navire

La hauteur du pavois (en tenant compte de la rambarde) du *LA BROCHE 1* a été mesurée à plusieurs endroits.



Photos BEAmer

Les normes de sécurité applicables aux navires de pêche de longueur inférieure à 12m (Division 227-1.05-3 annexée à l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 modifié), prescrivent pour les navires pontés, une hauteur minimale des pavois de 0,75 m. Si la hauteur du pavois est inférieure à 0,75 m, cette hauteur doit être atteinte au moyen d'une rambarde. C'est le cas du *LA BROCHE 1.* La hauteur du pavois complétée par la rambarde est conforme à la réglementation.

Le patron était un homme de grande taille (supérieure à 1,90 m). La hauteur du centre de gravité d'un homme est en moyenne situé à 56% de sa taille, soit, en ce qui le concerne, une hauteur de plus d'1 m. La hauteur de 75 cm des pavois apparaîtrait par conséquent insuffisante dans le cas présent pour prévenir la chute à la mer.

La hauteur du pavois complétée par les rambardes, bien que conforme à la réglementation en vigueur, mais rapportée à la taille pourrait être un **facteur contributif** de la chute à la mer du patron du *LA BROCHE 1.*

4.2.2 L'impossibilité de remonter à bord

Selon les équipiers de la vedette SNS 154, quand le *LA BROCHE 1* a été retrouvé, en fin de journée du 10 mai, il faisait route à 2 ou 3 nœuds. La position de la manette des gaz ne pouvait être modifiée que par une action humaine. Il est probable que lorsque le patron est tombé à l'eau, le *LA BROCHE 1* a poursuivi sa route à cette vitesse. Il était impossible pour un homme à l'eau de le rattraper.

A la suite de la visite de mise en service du navire, le 22 septembre 2015, une prescription avait été émise à propos de l'absence de moyen permettant la remontée d'un homme à bord. Cette prescription avait été levée à la suite de l'installation d'une plate-forme à l'arrière du navire. La remontée à bord, d'un homme seul, à l'aide de cette plate-forme, le navire étant stoppé ne semblerait cependant pas aisée. (voir photo en page 6).

4.2.3 L'impossibilité de prévenir les secours

Tombé à l'eau, sans moyen individuel prévu et adapté pour l'alerte et la communication, le patron n'a pas été en mesure d'appeler du secours auprès du CROSS ou des autres navires aux environs.

4.3 Facteurs humains

4.3.1 La chute à la mer

Plusieurs hypothèses peuvent être avancées pour expliquer la chute à la mer du patron du *LA BROCHE 1* :

4.3.1.1 L'incident pendant le filage d'une palangre

L'hypothèse d'une chute survenant lors de la mise à l'eau d'une palangre a été examinée. La dernière palangre relevée par les équipiers de la SNS 154 était complète. La troisième palangre,

sur la plage arrière, était prête à être mouillée et ses témoins sur le pont étaient prêts à être crochés.

La pratique de la pêche au congre consiste à mettre à l'eau, avant le lever du jour (06h42, ce jour-là), toutes les palangres. L'accident s'est probablement produit entre la fin (incluse) de la mise à l'eau de la deuxième palangre et la préparation de la troisième. L'heure estimée de la chute à la mer se situerait entre 05h00 et 06h00.

L'absence de blessure constatée sur le corps du patron ainsi que l'absence de marques sur sa botte, retrouvée le lendemain de l'accident, semblent écarter l'hypothèse que le marin ait été happé par un hameçon, puis entraîné à l'eau par la filière. Cette chute est vraisemblablement survenue lors du jet du dernier témoin de la deuxième palangre, à la suite d'une glissade ayant conduit à une perte d'équilibre accentuée par un éventuel coup de roulis du bateau.

Le navire a été retrouvé avec le moteur embrayé à la vitesse de filage (2 à 3 nœuds), les feux de route et les projecteurs de pont encore allumés. Ces constats renforcent l'hypothèse d'une chute à la mer avant le lever du soleil pendant le filage d'une palangre.

4.3.1.2 Le malaise

L'état de santé du patron était, selon ses proches, jugé bon.

Néanmoins l'hypothèse d'un malaise, bien que peu probable, ne peut être totalement écartée.

4.3.2 Le décès

La température de l'eau de mer relevée le 10 mai au soir par l'équipe de la SNS 154 était de 13,4 °C. La probabilité de survie dans une eau à cette température pour une personne en bonne santé n'excède pas au plus quelques heures selon l'équipement de protection de la personne. (voir en annexe C).

4.3.3 L'absence de VFI

Le corps du disparu a été retrouvé sans VFI. Un VFI a été retrouvé à bord du bateau dans la timonerie. On peut en conclure que le patron du *LA BROCHE 1* ne portait pas son VFI lorsqu'il est tombé à la mer. Cet écart, récurrent en particulier pour ce type de métier, est expliqué par de nombreux pêcheurs comme résultant d'un manque d'adaptation des produits proposés avec leur pratique professionnelle. Ils évoquent notamment une gêne au niveau de la nuque et la

présence d'un anneau sur la poitrine dont ils craignent qu'il s'avère dangereux en cas d'accrochage par un hameçon.

Le port du VFI pendant le travail sur le pont est obligatoire et a déjà permis de sauver de nombreuses vies en réduisant les risques de noyade.

4.3.4 L'absence de balise individuelle de détresse

Le patron du *LA BROCHE 1* ne disposait pas d'un équipement de type balise individuelle de détresse lorsqu'il est tombé à la mer. Cet équipement n'est pas requis par la réglementation. Un tel équipement a pour usage de permettre à un homme tombé à la mer d'envoyer un signal d'alerte aux secours, via le SMDSM,

4.4 Autres facteurs

Quelle que soit la cause de la chute à la mer du patron du navire, sa remontée à bord s'est avérée impossible. S'il n'avait pas été seul à bord, le moteur aurait pu être rapidement stoppé et son équipier l'aurait récupéré en l'aidant à remonter à bord.

Le fait que le patron du *LA BROCHE 1* ait été seul à bord est un **facteur contributif** de la conséquence fatale de sa chute à la mer.

5 CONCLUSIONS

Le patron du *LA BROCHE 1*, seul à bord, est tombé à la mer en fin de nuit alors qu'il procédait au mouillage de ses palangres. Il n'a pas pu remonter à bord et est décédé par noyade.

Il est probable qu'il a perdu l'équilibre à la fin de la mise à l'eau d'une palangre pour une raison qui n'a pu être établie formellement. La hauteur du pavois, bien que conforme à la réglementation, s'est avérée insuffisante pour empêcher sa chute à la mer.

Le fait qu'il soit seul à bord a contribué à la conséquence fatale de cette chute car le navire a poursuivi sa route et les secours n'ont pas pu être prévenus rapidement.

6 LES RISQUES DUS A LA PECHE EN SOLITAIRE

L'Institut Maritime de Prévention (site internet : *www.imp-lorient.com*) a mené, en juin 2003 une étude sur le sujet des risques dus à la pratique de la pêche en solitaire dont les conclusions restent toujours d'actualité (annexe D) :

La réglementation française a édicté depuis plusieurs années à travers la division 332 annexée à l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires, une norme de conception pour les Dispositifs d'Alarme d'Homme à la Mer et d'Actions de Sauvetage (DAHMAS). Cette norme est consultable sur le site internet du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/securite-maritime-textes-en-vigueur-applicables-aux-navires

Rubrique : Volume 6 du règlement applicable aux navires : Équipements marins et Cargaisons.

Téléchargement : Division 332_(29-08-08) : Dispositifs d'alarme d'homme à la mer et d'actions de sauvetage (DAHMAS).

L'Agence Nationale des Fréquences (ANFR) a mis en ligne sur son site internet à l'adresse ci-après une fiche technique sur les balises individuelles de détresse :

http://www.anfr.fr/fileadmin/mediatheque/documents/radiomaritime/FICHE_BALISE_MAJ_Nov15.pdf

7 MESURES PRISES

À la suite de cet accident, un distributeur local de matériel de sécurité maritime a étudié les améliorations susceptibles de mieux adapter les VFI aux spécificités de certains métiers de la pêche. L'un de ses fournisseurs a notamment modifié ses produits en tenant compte des arguments donnés par les marins pêcheurs de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (En particulier, le déplacement sur le côté de l'anneau de ligne de vie).

Ces produits sont disponibles à la vente depuis l'automne 2016.

8 ENSEIGNEMENTS

1. 2017-E-05 : Bien qu'obligatoire à bord des navires professionnels depuis 2007 (Décret 2007-1227 du 22 août 2007 Titre II Article 9), il est souvent constaté une absence du port du VFI, notamment au sein des « petits métiers » de la pêche.

2. 2017-E-06 : Les risques particuliers induits par la pratique, seul à bord, du métier de pêcheur mériteraient une réglementation adaptée.

9 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer recommande :

À la direction des affaires maritimes:

1. 2017-R-09 : De conditionner le visa d'une décision d'effectif à une seule personne :

- à la mise en place d'équipements limitant le risque de chute à la mer, tels que la pose de pavois adaptés aux pratiques professionnelles, en particulier dans la zone de travail.
- à l'installation d'un équipement provoquant l'arrêt automatique du moteur du bateau en cas de chute à la mer.

2. 2017-R-10 : Étudier, pour les navires armés par un marin seul, l'obligation du port, d'une balise individuelle de détresse fonctionnant dans le cadre du système d'alerte du SMDSM.

LISTE DES ANNEXES

A. Liste des abréviations

B. Décision d'enquête

C. Tables d'espérance de survie dans l'eau

D. Conclusion générale de l'étude de l'IMP en juin 2003

E. Principes de la pêche à la palangre

Annexe A

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
BRS	:	Bâtiment Remorqueur de Sonar
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DAM	:	Direction des Affaires Maritimes
IMP	:	Institut Maritime de Prévention
LB 1	:	*LA BROCHE 1*
Mayday Relay	:	Message radio automatique qui décrit brièvement la position, la nature de l'évènement et de la détresse et le secours demandé.
PRVT	:	Polyester Renforcé au Verre Textile
SAR	:	Recherche et sauvetage (*Search and Rescue*)
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime
SNSM	:	Société Nationale du Sauvetage en Mer
TU	:	Temps Universel
UMS	:	Unité Métrique Système
VFI	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
VHF	:	*Very High Frequency* (Très hautes fréquences)
VCSM	:	Vedette Côtière de Surveillance Maritime

Annexe B

Décision d’enquête

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **19 MAI 2016**

N/réf. : *BEA*mer **003**

Décision

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

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 ;

Vu l'arrêté du 1er mars 2016 portant nomination du Directeur du bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;

VU le SITREP SAR 0859 établi le 11 mai 2016 par le cross Etel ;

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 un homme à la mer tombé du ligneur LA BROCHE 1, le 10 mai 2016, au sud de l'Ile d'Yeu.

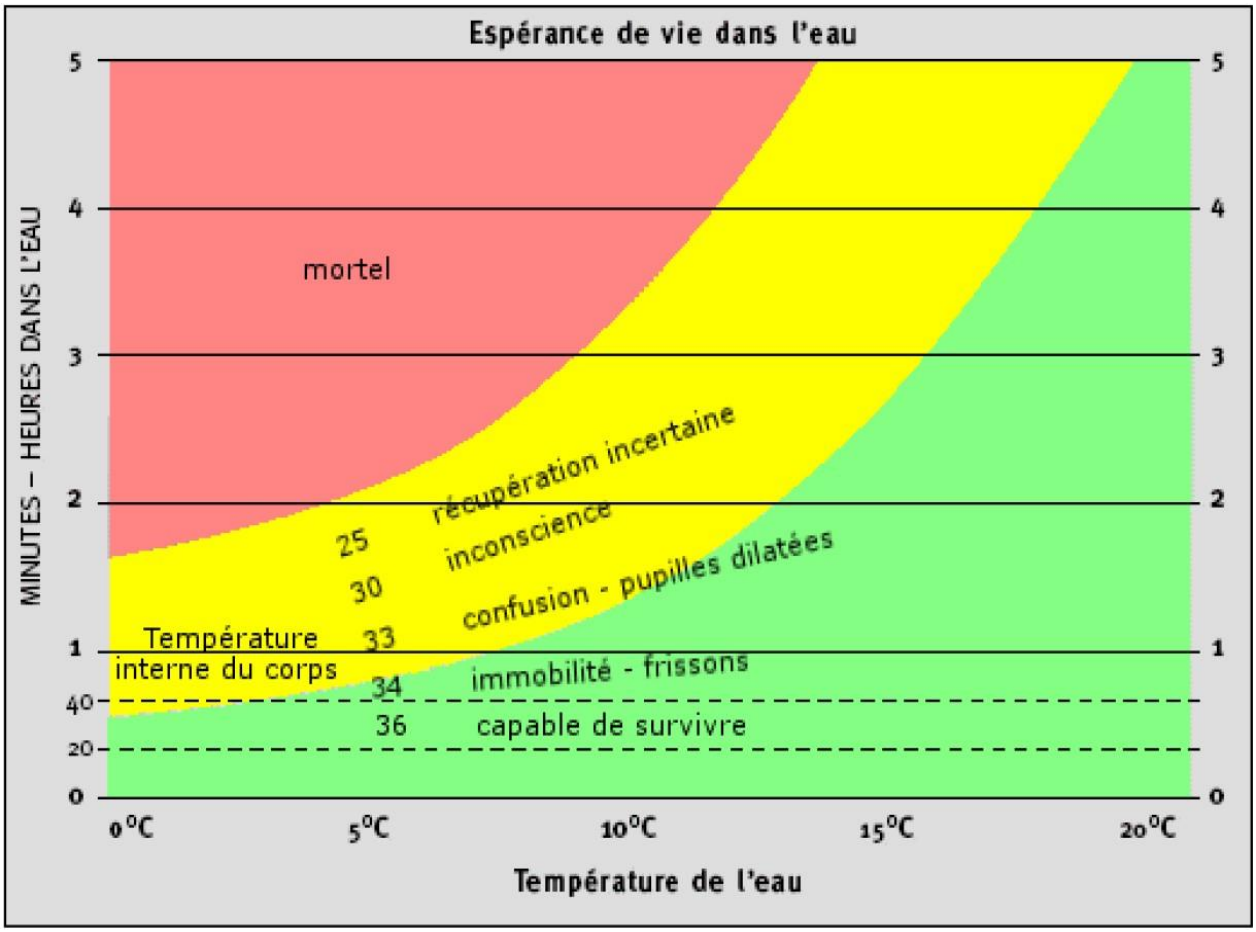
Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles du Code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime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

Ministère de l'Environnement,
de l'Énergie et de la Mer
*BEA*mer
Tour Pascal B
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

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX

Directeur du *BEA*mer

Annexe C



Espérance de survie moyenne d'un sujet en bonne santé en eau froide et sans protection particulière.

(Source Garde Côtière Canadienne).

Annexe D

Conclusion générale de l'étude de l'IMP en juin 2003 (Extrait)

Dans le secteur des pêches maritimes, le travail en solitaire constitue une réalité qui semble aujourd'hui légitimée par des facteurs :

- d'ordres économiques : les pêcheurs en solitaire travaillent généralement sur des bateaux de petite taille. Pour des questions de sécurité des navires, les marins rencontrés soulignent souvent qu'ils ne peuvent sortir que par «beau temps». Par conséquent, le nombre de marées effectuées sur l'année, en particulier l'hiver, est relativement faible. Le chiffre d'affaire de l'entreprise s'en ressent et ne permet pas, d'après plusieurs d'entre eux, de faire vivre décemment un matelot à l'année,
- d'ordres sociaux : le milieu de la pêche subit actuellement une « crise » de la main d'œuvre qui touche aussi les petits métiers. Même s'ils avaient la possibilité financière d'embarquer un matelot, les marins expliquent parfois qu'ils auraient des difficultés à en trouver dans leur région.

Ces facteurs pris en compte, il est difficile de remettre en cause l'existence d'une pêche maritime professionnelle en solitaire. Ceci dit, les caractéristiques particulières de cette activité doivent conduire les marins qui l'exercent à être « irréprochables » en matière de prévention des risques professionnels.

Il serait trop fastidieux, dans cette conclusion, de résumer l'ensemble des propositions, suggestions et réflexions relatives à l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail à bord des navires armés par un homme seul, et développées dans les différents chapitres. Nous laissons au lecteur le soin de s'y reporter selon ses centres d'intérêts. Nous nous limiterons à faire ressortir quelques points importants :

1. une probabilité d'occurrence d'accidents mortels plus importante à bord des navires de pêche armés par un seul homme que ce soit à l'occasion d'événement de mer ou pas,

2. la nécessité, quel que soit le métier pratiqué, de développer des mesures techniques visant :
   - dans un premier temps, à minimiser le risque de chute par-dessus bord,
   - dans un second temps, lorsque les mesures de prévention mises en place ne suppriment pas totalement le risque de chute à la mer, à garantir le maintien du marin en surface et la commande à distance du navire,

3. la possibilité de travailler seul à bord, sans être isolé en mer (flottille de deux navires au moins). Cette mesure organisationnelle dont l'objectif est de limiter les conséquences d'un éventuel accident (chute à la mer, accident grave à bord…) doit s'accompagner de mesures techniques précises concernant les communications entre navires et entre l'homme à la mer et les autres bateaux sur zone,
4. la nécessité à bord des chalutiers et des dragueurs d'adapter, à la présence d'un homme seul à bord, l'aménagement du pont de pêche, et plus particulièrement des postes de commandes du navire et des auxiliaires de traction. La gestion des situations de « croches » devra aussi être traitée en tenant compte de cet effectif réduit,
5. sur les caseyeurs, les palangriers et les fileyeurs, on accordera une grande importance à la séparation concrète entre les zones de circulation du marin et les espaces où « circulent » les éléments constitutifs de l'engin de pêche. On cherchera également à réduire le nombre et la distance des déplacements du marin à bord (par ex. : réflexion sur l'aménagement d'un ou plusieurs postes de commande du navire à bord, réflexion sur la localisation de l'auxiliaire de relevage des engins de pêche…).

Sur les navires armés par un seul homme, plus que sur tout autre bateau de pêche, compte-tenu de la plus grande difficulté à mettre en œuvre des moyens de secours (par ex. : premiers soins) et d'alerte (par ex. : marin ayant perdu connaissance), les mesure de prévention au sens strict, c'est à dire celles qui contribuent à la non-survenue de l'accident ou de l'incident, devront être d'une grande fiabilité.

Annexe E

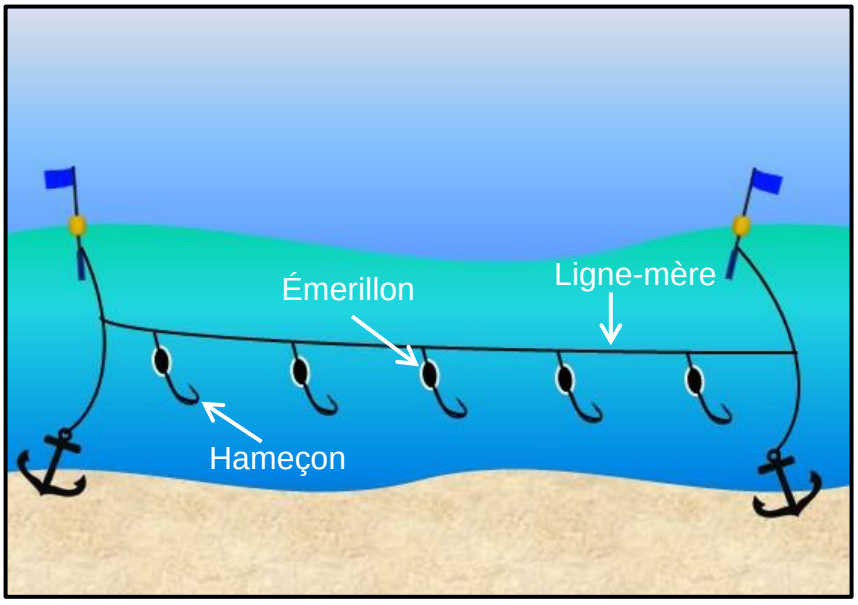
La pêche à la palangre

Description du matériel

La palangre est un engin de pêche dormant qui se présente sous la forme d'une ligne-mère (ralingue) d'une longueur d'environ 500 m, sur laquelle on bague, via un émerillon, des cordages (avançons) et qui se terminent par un hameçon sur lequel est fixé un appât (boëtte). Chaque ligne est équipée d'une centaine d'hameçons. Aux extrémités de la ligne-mère sont maillés des « témoins », flotteurs en polystyrène munis d'un pavillon, d'une hauteur comprise entre 1,5 m et 2,50 m.

Les lignes sont filées à faible allure (2 à 3 nœuds).
Dans le cas de la pêche au congre, cette technique est pratiquée habituellement avant le lever du soleil.

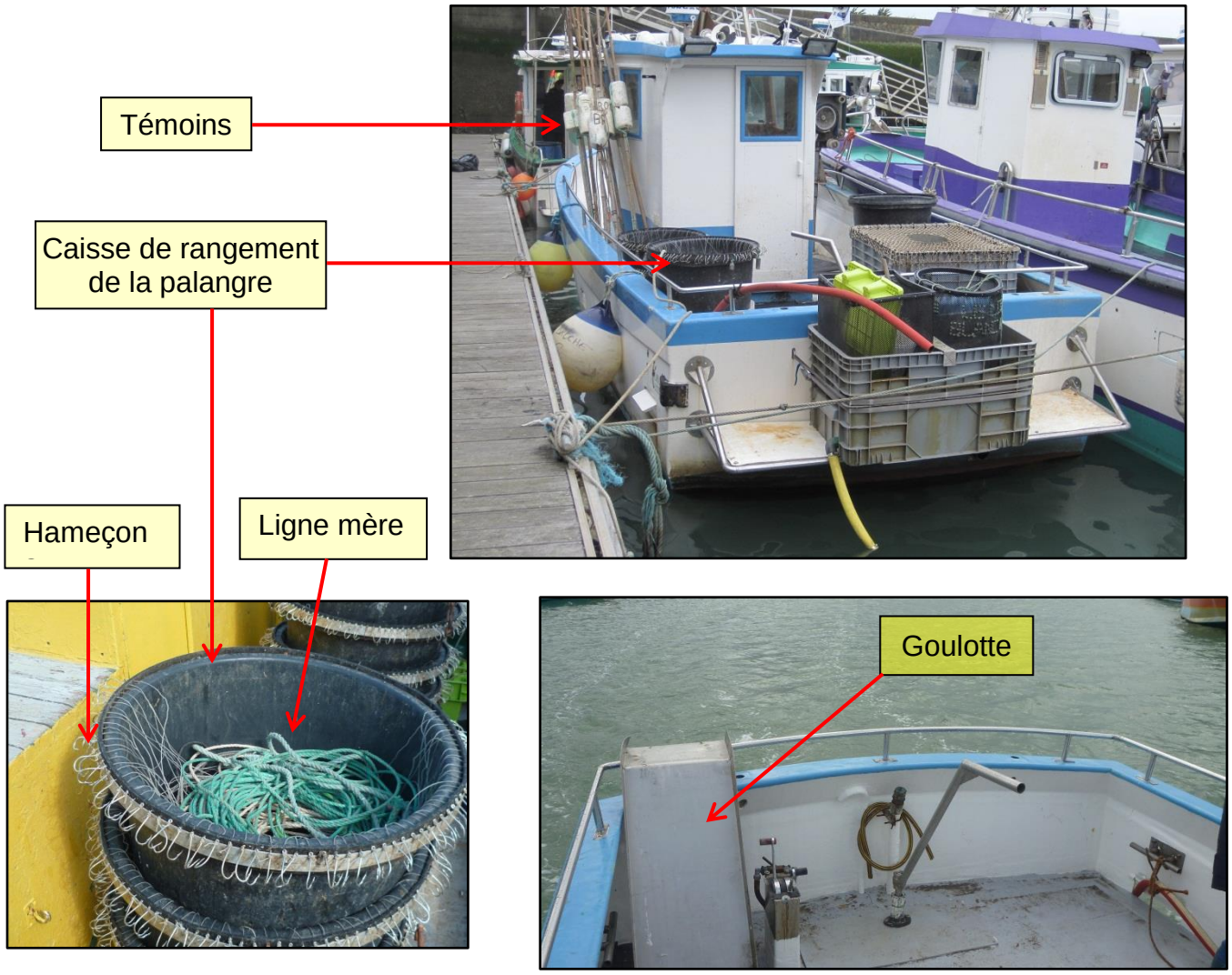
La technique du filage d'une palangre



Le bateau étant en route à vitesse modérée, le patron met d'abord le témoin à l'eau puis il laisse filer l'orin jusqu'à la première ancre (ou le corps mort), qui est jetée par-dessus bord.

a palangre défile rapidement, par-dessus le tableau arrière, les hameçons (préalablement boëttés) sont éjectés les uns après les autres de la caisse de rangement et partent à l'eau via une goulotte. L'extrémité de cette ligne est alors amarrée à la deuxième ancre, à l'extrémité de la palangre.

Lorsque l'ancre est posée sur la lisse, on jette alors à l'eau l'orin et le second témoin.
Le filage se fait toujours de manière à éviter de mêler la ligne-mère aux avançons. Au moment du filage, des hameçons défilent à pleine vitesse dans une zone de travail restreinte et relativement encombrée.



Photos du Centre de Sécurité des Navires de Saint Nazaire, Antenne de Noirmoutier.

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Bureau d’enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 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