



Rapport d'enquête simplifié

**GRAVE BLESSURE D'UN SCIENTIFIQUE À BORD
DU THONIER CANNEUR ATTALAYA-BERRIA
LE 7 JUILLET 2013 DANS LE GOLFE DE GASCOGNE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2014

GRAVE BLESSURE D'UN SCIENTIFIQUE À BORD DU THONIER CANNEUR *ATTALAYA-BERRIA* LE 7 JUILLET 2013 DANS LE GOLFE DE GASCOGNE

LE NAVIRE



Crédit photo : bateauxdepeche.net

L'*ATTALAYA-BERRRIA* est un navire en acier, construit en Espagne en 1996, conçu pour la pêche à la canne et la bolinche, il n'a jamais changé de métier.

Il est armé en pêche au large, en 2^{ème} catégorie avec un équipage de 11 personnes.

Principales caractéristiques du navire :

Immatriculation	: BA801906 ;
Indicatif	: FHGB ;
Longueur HT	: 23,75 m ;
Largeur	: 6,40 m ;
Jauge brute	: 94 UMS ;
Puissance motrice	: 368 kW ;
Franc-bord	: Bureau Veritas.

Au moment de l'accident, le certificat de franc-bord et le permis de navigation sont en cours de validité.

L'*ATTALAYA-BERRRIA* est la propriété d'un armateur d'Hendaye, il pratique la pêche au thon rouge à la canne l'été et la bolinche au chinchard l'hiver.

Il est affrété, pendant la saison du thon rouge (juillet et août) pour une campagne de marquage du thon rouge, par l'ICCAT (International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas).

En 2013, sans interrompre son activité de pêche, l'*ATTALAYA-BERRRIA* a ainsi marqué 3200 thons rouges juvéniles (- de 8kg).

L'ÉQUIPAGE

Il est constitué de 11 marins. La décision d'effectif n° 19/2014 mentionne 7 marins à minima.

Le biologiste de nationalité espagnole à bord a déjà embarqué à deux reprises sur ce navire pour un travail de marquage de thons.

Il a été déclaré comme passager par le patron-armateur et autorisé à embarquer comme tel par la Direction de la Mer et du Littoral.

Le DUP fait état de la possibilité d'embarquer un passager ou un observateur sans que des mesures de prévention sur le matériel en cause n'y figurent.

LES FAITS

(Heures TU + 1)

Conditions météorologiques :

Vent du 290° force 2, mer 3, visibilité 12 milles (source SITREP du CROSS Étel).

Le 7 juillet 2013, après avoir effectué sa marée de pêche et de marquage de thons rouges, l'*ATTALAYA-BERRRIA* débarque sa pêche (600kg) au port de Saint-Jean-de-Luz.

À 17h30, il appareille pour Hendaye, son port d'attache, pour rejoindre son mouillage habituel dans la Baie de Chingudi.

À 17h40, le scientifique en charge du marquage des thons s'apprête à ranger sa boîte de marques constituée de flèches de 35 cm de long disposées pointes en haut. Il perd l'équilibre et vient s'empaler sur celles-ci.



Il est à noter qu'il porte des sandales de plage non antidérapantes pour se déplacer sur le pont.

Le navire est à ce moment dans la passe de sortie du port de Saint-Jean-de-Luz.

Les premiers soins sont immédiatement apportés au blessé. Sa position est sécurisée entre le vivier arrière tribord et la cloison extérieure de la cuisine. Six flèches ont pénétré profondément entre la base du cou et le menton.

Le navire est alors à la position 43°23',00 N - 001°40',00 W, à proximité de Saint-Jean-de-Luz.

À 17h45, le capitaine prend contact avec le CROSS Étel et, devant la gravité des blessures, revient immédiatement à quai.

À 18h 03, le navire est à quai à Saint-Jean-de-Luz.

À 18h06, un VSAV des pompiers prend en charge le blessé.

Étant intransportable, il sera hélitreuillé à 18h40 vers l'hôpital de Bayonne.

CONSÉQUENCES

Le scientifique, aura son pronostic vital engagé pendant 5 jours mais se remettra sans séquelles de son accident. Il réembarquera quelques temps plus tard sur l'*ATTALAYA-BERRIA*.

Le navire continuera sa campagne de pêche.

MESURES PRISES

Depuis l'accident, un capot de protection spécifique a été embarqué.

La position des marques a été inversée (flèches en bas).

L'embarquement à bord sans chaussures appropriées est maintenant proscrit. Cette mesure fait maintenant l'objet d'une inscription au DUP.

CONCLUSIONS

La caisse de marques était positionnée de façon optimale au point de vue de l'ergonomie pour effectuer la tâche demandée, mais aucune protection (carter ou capot) n'était prévue. Le rangement des flèches de marques pointes en haut était **très accidentogène**.

Enfin, le port de chaussures de pont non appropriées était en soi un **facteur aggravant**.

ENSEIGNEMENTS

- 1 **2014-E-035** : L'embarquement de flèches de marquage potentiellement dangereuses et leur utilisation par des personnels non-marins, peu habitués aux mouvements des navires, peut s'avérer très risqué si des précautions drastiques ne sont pas prises.
- 2 **2014-E-036** : Les chaussures non antidérapantes portées par la personne embarquée n'étaient pas adaptées.



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