



Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME
À BORD DU CHALUTIER *BORÉE-AL* LE 8 AVRIL 2013
À 10 MILLES DANS L'EST-NORD-EST DES SCILLY**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mars 2014

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU CHALUTIER *BORÉE-AL* LE 8 AVRIL 2013 À 10 MILLES DANS L'ENE DES SCILLY

LE NAVIRE



Le *BORÉE-AL*, immatriculé à Morlaix sous le numéro 711681, est un chalutier en acier construit en 1989.

Principales caractéristiques du navire :

Longueur hors tout : 24,83 m ;

Jauge brute (UMS) : 190,30 ;

Puissance de propulsion : 552 kW ;

Catégorie de navigation : deuxième ;

Genre de navigation : pêche côtière.

Les titres de sécurité du navire sont valides jusqu'au 28 juin 2013.

L'ÉQUIPAGE

Cinq marins sont présents à bord, un patron, un mécanicien, un bosco et deux matelots. Tous sont aptes physiquement et conformément enrôlés au vu de la décision d'effectif délivrée le 13 février 2013. Quatre marins sont de nationalité française et un (le blessé), 49 ans, de nationalité portugaise.

Ce dernier est embarqué depuis janvier 2013 sur le *BORÉE-AL*. Il ne parle ni ne lit le français et ne dispose d'aucun titre de formation professionnel maritime. Pouvant justifier de sa qualité de marin par la présentation d'un livret professionnel maritime, il peut néanmoins embarquer dans les fonctions de matelot.

Le bord dispose d'un DUP rédigé en français. Il précise entre autres que les abords du portique doivent être dégagés lors des manœuvres, mais avant l'appareillage les consignes de sécuri-

té n'ont, semble-t-il, pas été rappelées à l'équipage.

LES FAITS

Heures locales (TU+2)

Conditions météorologiques :

Bonnes conditions de mer (source équipage).

Le **07 avril 2013 à 16h00**, le *BORÉE-AL* appareille du port de Roscoff pour rejoindre sa zone de pêche située en Mer Celtique.

Le **08 avril 2013**, à la position 50°01,8'N et 006°01,4'W (ENE/Scilly/10'), par bonnes conditions météorologiques, le navire est en pêche.

Lors de la manœuvre de virage du chalut, 4 hommes se trouvent sur la plage arrière.

Une fois la première partie de la manœuvre terminée, exécutée depuis la passerelle par le patron (sortie de l'eau des panneaux), la commande des treuils est reprise par le bosco depuis le pont de franc-bord. Ce dernier est positionné face à la poupe.

Deux matelots se situent de chaque côté à hauteur des potences du portique.

Le bosco a une vue directe sur le matelot portugais se tenant à tribord et le mécanicien, qui se trouve à quelques mètres sur la droite du bosco, aperçoit le matelot se tenant à bâbord.

Les panneaux arrivent le long des bordés. Ils sont saisis par les matelots avec une grosse chaîne d'assurance. Les panneaux sont démailés, le bosco reprend le virage.

Le matelot situé à bâbord quitte son poste et vient se positionner au centre du navire, alors que celui de tribord reste au pied du portique. Il se penche par-dessus bord pour voir la fune. À ce moment-là, le petit bras du train de pêche se raidit sous l'effet d'un coup de roulis et vient percuter le matelot au niveau de la cage thoracique et le projette violemment contre le taquet du portique.



Taquet du portique

Il ne se plaint pas plus que cela et continue à exécuter la manœuvre.

Au cours de la journée, il vaque à ses occupations.

Vers **16h00**, le matelot portugais tombe à genoux et a du mal à respirer alors qu'il porte un bac de poissons.

Le patron, après avoir avisé l'armateur qu'un des matelots se sent mal, fait route vers Roscoff pour le débarquer.

Le **09 avril 2013** à **03h13**, le CROSS Corsen, informé par le CODIS qu'il y a un blessé à bord du *BORÉE-AL*, établit une communication 3 points entre le CROSS, le CCMM de Toulouse et le navire qui se trouve par 48°47'N et 003°59'W, et se dirige vers Roscoff.

À **03h26**, à l'issue de la consultation radio médicale, le déroutement du navire est confirmé et un accueil du blessé à quai préconisé.

À **04h15**, le blessé est pris en charge par les pompiers à Roscoff et conduit à l'hôpital de Morlaix, puis à l'hôpital de Saint-Malo.

CONSEQUENCES

L'hôpital de Saint-Malo a diagnostiqué une fracture de la 7^{ème} côte droite et a délivré un arrêt de travail à l'intéressé jusqu'au 05 mai 2013, prolongé jusqu'au 05 juin 2013.

ENSEIGNEMENTS

Pour les armateurs :

- 1 - 2014-E-08 : Le DUP doit pouvoir être lu et compris par l'ensemble des membres d'équipage.

Pour les patrons pêcheurs :

- 2 - 2014-E-09 : Lors de la manœuvre du train de pêche, le rappel de la consigne de s'éloigner des câbles lors de leur mise en tension aurait permis d'éviter l'accident.
- 3 - 2014-E-10 : Les procédures d'alerte SAR doivent être respectées, le CROSS géographiquement compétent doit être informé sans délai des accidents et événements de 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

