



# Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU CHALUTIER ALF,  
LE 21 MARS 2013 À 35 MILLES DE MILFORD HAVEN (UK)**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : décembre 2013

## ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU CHALUTIER *ALF* LE 21 MARS 2013 À 35 MILLES DE MILFORD HAVEN (UK)

### LE NAVIRE



L'*ALF* est un chalutier en acier construit en 1987. Il est immatriculé aux Sables d'Olonne sous le numéro 683637.

#### Principales caractéristiques du navire

Longueur hors-tout : 23,61 m ;

Largeur : 6,71 m ;

Jauge brute (UMS) : 133,80 ;

Puissance de propulsion : 478 kW.

Il pratique les arts traînants (chaluts jumeaux) et est armé en pêche au large en deuxième catégorie de navigation.

L'*ALF* effectue des marées de 15 jours et cible les poissons de fond en Sud-Irlande et Ouest-Bretagne.

### L'ÉQUIPAGE

L'équipage est composé de cinq marins : un patron, un mécanicien et trois matelots (dont deux sont de nationalité portugaise), conformément à la décision d'effectif.

Le marin blessé est un des matelots portugais. Il parle très peu le français. Il est à jour de sa visite médicale d'aptitude et est apte à l'exercice de ses fonctions à bord.

Il n'est titulaire d'aucun titre de formation professionnel maritime. Ayant justifié de sa qualité de marin par la présentation d'un livret professionnel maritime, il peut néanmoins exercer les fonctions de

matelot. Il est régulièrement embarqué sur ce navire depuis septembre 2012.

### LES FAITS

#### Heures locales (UTC+1)

#### Conditions météorologiques

Vent d'est force 10 à 11 Beaufort (source patron du navire).

Le **19 mars 2013**, l'*ALF* quitte le port du Guilvinec pour se rendre sur son lieu de pêche. Après 24 heures de mer, le navire est en pêche par des fonds de 110 mètres. 325 mètres de fune de diamètre 22 mm reliée au bras par un faux-bras en chaîne de 14 mm hors tension, au niveau du panneau, sont à l'eau.

Vers **midi le 21 mars**, le patron décide de virer les deux chaluts jumeaux. Cette opération se déroule en trois temps :

Les deux panneaux, préalablement démaillés, sont mis en suspension sur leurs chaînes.

Habituellement, cette manœuvre terminée, les marins accrochent les mailles « dieppoises » aux faux-bras (en chaîne) auxquels sont reliés les bras. Faux-bras et bras sont virés par le mécanicien, sur les deux bobines du treuil situé sur le pont principal.

Dès l'arrivée des guindinaux, les bras sont démaillés et les deux chaluts sont virés par le patron, à partir des commandes du haut, sur les enrouleurs tribord et bâbord se trouvant sur l'arrière du pont supérieur.

À la remontée des chaluts et après avoir mis le panneau bâbord sur sa chaîne de pendeur, un matelot accroche la maille « dieppoise » à la chaîne servant de faux-bras. Quasiment dès le début du virage, cette chaîne, casse.

Quelques instants plus tard, le patron demande à son équipage de saisir la chaîne du faux-bras bâbord et de continuer à virer le chalut de tribord sur son enrouleur. Cette opération terminée, les trois matelots retournent à bâbord pour récupérer la chaîne du faux-bras cassée afin de poursuivre la remontée du chalut bâbord.

La manœuvre s'avère très délicate en raison de l'état de la mer. Le navire, qui était à l'origine face à la mer, est venu vent arrière compte tenu du fait que le chalut est toujours à l'eau.



Un des matelots parvient à saisir la chaîne et à la remettre dans sa chape, puis à la remailer par une manille de chaîne à visser.



Le mécanicien, aux commandes du treuil sur le pont, commence le virage du faux-bras. Le matelot, qui ne porte pas de casque, reste au niveau du portique pour s'assurer du bon déroulement de l'opération.

Le faux-bras est à peine tendu par la traction du treuil, qu'une très violente vague vient frapper la chape qui heurte en plein visage le matelot. Ce dernier est sérieusement blessé à la joue et à la tête.

Aussitôt, à **12h32**, le patron contacte le CROSS Étrel. Une conférence radio médicale avec le CCMM de Toulouse est établie. Le médecin régulateur préconise une évacuation le plus rapidement possible.

À **12h53**, le MRCC de Milford Haven informe le CROSS qu'il prend en charge la coordination de l'évacuation du blessé par hélicoptère.

À **13h44**, l'hélicoptère est sur zone.

À **14h46**, malgré plusieurs tentatives, le marin ne peut être évacué compte tenu des conditions météorologiques difficiles. L'hélicoptère, en fin d'autonomie, retourne à sa base pour refaire le plein de combustible.

À **14h48**, le MRCC Milford Haven met en œuvre une vedette de sauvetage ainsi qu'un patrouilleur, ce dernier devant permettre d'abriter le navire de pêche et la vedette de sauvetage.

Concomitamment, il est demandé à l'ALF de faire route vers Milford Haven.

À **17h48**, l'hélicoptère, de nouveau sur zone, parvient à envoyer à bord du chalutier un médecin et à hélitreuiller le blessé qui est dirigé vers un hôpital de Cornouailles.

## CONSÉQUENCES

Admis dans le service d'urgence d'un hôpital de Cornouailles, le marin a un traumatisme craniofacial et de l'œil droit. Il lui a été prescrit un arrêt de travail initial de 30 jours.

## MESURES PRISES PAR L'ARMATEUR

L'armateur avait passé une commande de casques pour l'équipage auprès de la coopérative maritime avant l'accident. Non disponibles, leur livraison était prévue au retour de marée.

## CONCLUSION

Les mauvaises conditions météorologiques et l'état de la chaîne du faux-bras sont à l'origine de cet accident. Bien que toutes les mailles de la chaîne ne présentent pas le même degré d'usure, certaines mailles peuvent présenter une diminution du diamètre de l'ordre du tiers.

## ENSEIGNEMENTS

1. **2013-E-091** : Avec des vents de force 10 à 11 Beaufort, le navire devrait, dans de telles conditions, mettre à la cape.
2. **2013-E-092** : Un contrôle régulier des chaînes et des éléments connexes (manilles, œilletons, tirants) devrait être réalisé.
3. **2013-E-093** : Le port d'un casque aurait pu atténuer la gravité des blessures.
4. **2013-E-094** : Le DUP présent à bord devra être complété et prendre en compte les risques d'accidents corporels susceptibles d'être provoqués par les différents appareils et complété des risques liés aux paquets de mer et plus particulièrement lors des manœuvres en situations dégradées.



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](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411