



# Rapport d'enquête technique

**ACCIDENT DU TRAVAIL À BORD DES EMBARCATIONS DE  
SAUVETAGE DU TRANSBORDEUR *RODIN*, LE 10 FÉVRIER 2013  
À DUNKERQUE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : octobre 2013

# ACCIDENT DU TRAVAIL À BORD DES EMBARCATIONS DE SAUVETAGE DU TRANSBORDEUR *RODIN*, LE 10 FÉVRIER 2013 À DUNKERQUE

## LE NAVIRE



*RODIN* : transbordeur construit en 2000, immatriculé au Registre national à Boulogne-sur-Mer.

### Principales caractéristiques du navire :

N° OMI : 9232527 ;

Longueur hors tout : 185 m ;

Jauge UMS : 33796 ;

Propulsion : 39000 kW ;

Armement : MYFERRYLINK.

### Embarcations de sauvetage FASSMER :

Longueur hors tout : 10,50 m ;

Capacité : 150 personnes.

Embarcations à pont couvert munies (outre les accès principaux situés de chaque bord) de 2 petites écoutilles d'accès à l'AV et à l'AR.

### L'ÉQUIPAGE (des embarcations de sauvetage)

Chaque embarcation est armée par 3 membres d'équipage : 1 pilote, 1 brigadier AV, 1 brigadier AR.

## LES FAITS

**Météo** : Beau temps, absence de clapot.

### Heures locales (UTC+1)

Le dimanche 10 février 2013, fin d'arrêt technique du *RODIN* qui est accosté tribord à quai dans le Bassin 6.

Les embarcations n° 6 et 8 doivent être remises à bord (la même opération a été effectuée sans incident en début de matinée pour les embarcations 5 et 7 à tribord).

À **11h45**, les 2 embarcations se présentent simultanément pour crocher leurs palans. L'opération est

coordonnée depuis la timonerie et le canot d'intervention rapide (CIR) est en soutien à proximité.

La n° 6 précède la n° 8.

Vers **11h50**, le brigadier AR de la n° 6 peine à capeler l'anneau AR. Il enlève sa brassière de sauvetage, gênante pour sortir par l'écoutille et monter sur la plage AR, afin de mieux saisir le palan tout en se tenant à la main courante de l'embarcation.

Gêné par le balancement du palan, il est déséquilibré et tombe à l'eau (chute d'environ 1,50 m).

Sous l'effet du balancement, le palan AR de la n° 6 vient alors s'emmêler avec le palan AV de la n° 8.

Le pilote de la n° 8 surveille l'homme à la mer et l'intervention de son brigadier AV pour démêler les 2 palans. De ce fait, il ne voit pas que le palan AR de son embarcation, coincé par le taud, se libère brusquement. Malgré le port de gants de sécurité le palan vient le blesser à la main droite.

Le CIR récupère l'homme à la mer.

Les deux hommes sont rapidement dirigés vers l'hôpital de Dunkerque.

## CONSÉQUENCES

Brigadier AR de l'embarcation n° 6 : douleurs aux côtes (occasionnées lors du repêchage par le CIR).

Pilote de l'embarcation n° 8 : intervention chirurgicale à la main droite.

## CONCLUSION/ MESURES PRISES

L'enquête effectuée par l'armement a abouti à des propositions visant à :

- Modifier la séquence des opérations de récupération des embarcations (une à la fois) ;
- Redoubler de prudence lors des opérations à risques effectuées après une période d'arrêt technique ;
- Améliorer les équipements des brigadiers (brassières autogonflantes de type Quickfit et casques avec jugulaires).

## ENSEIGNEMENT

2013-E-073 : Les mesures prises par l'armement (séquence des opérations de récupération des embarcations, vigilance lors des opérations à risques effectuées après une période d'arrêt technique, amélioration des équipements des brigadiers) constituent une réponse adaptée à l'événement.



Vue arrière des embarcations bâbord



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