



Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME
À BORD DU PALANGRIER FRANCO ESPAGNOL *KEROULAN*
LE 7 JANVIER 2013 AU LARGE DE LA POINTE DE GRAVE**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juillet 2013

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME

À BORD DU PALANGRIER FRANCO-ESPAGNOL *KEROULAN*

LE 7 JANVIER 2013 AU LARGE DE LA POINTE DE GRAVE

LE NAVIRE



Le palangrier franco-espagnol *KEROULAN*, immatriculé Lorient 686705, a été construit en 1990 par un chantier français.

Caractéristiques principales :

Coque : acier ;

Longueur hors tout : 24,80 mètres ;

Largeur : 7,10 mètres ;

Jauge brute Londres (UMS) : 224,23 ;

Puissance moteur : 552 kW.

Chalutier à l'origine, il a été transformé par la suite en palangrier. Le navire est armé en pêche au large. Il pratique la pêche à la palangre à congres au jour de l'accident.

Les titres de sécurité sont à jour.

L'ÉQUIPAGE

Composition de l'équipage :

- un patron, titulaire du brevet de capitaine de pêche ;
- un second ;
- un chef mécanicien ;
- un bosco et dix marins.

A l'exception du patron de nationalité française, tous sont de nationalité espagnole.

Selon le patron, l'équipage possède les qualifications requises pour la navigation effectuée.

LES FAITS

Heures locales (UTC + 1)

Conditions météorologiques (SITREP) :

Vent faible du secteur NNE, mer belle.

Le **06 janvier 2013**, à **09h00**, le *KEROULAN* quitte le port d'Ondarroa en Espagne pour rejoindre ses lieux de pêche situés dans le Golfe de Gascogne.

Le **07 janvier 2013** à **00h45**, à la position 45°22 N et 001°13 W, par 15/20 mètres de fond, l'équipage mouille une trentaine de kilomètres de palangres à congres, soit 5000 hameçons.

Habituellement, les palangres sont remontées toutes les 6 ou 8 heures.

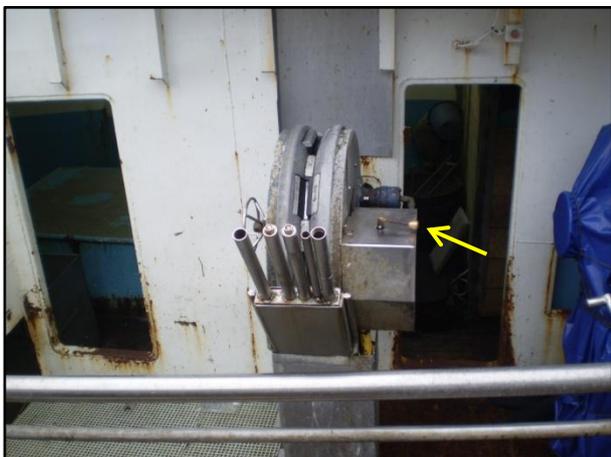
Cette nuit-là, le patron constate la présence de palangres flottantes mouillées par des petits navires. Pour ne pas les gêner, il décide de remonter ses palangres et de s'écarter du secteur.

Il est **04h00**. Chacun prend son poste. Le bosco s'installe à la commande du vire-ligne, situé dans la coursive tribord. C'est lui qui manœuvre l'appareil et largue le demi-nœud du système de retenue de la pierre servant de lest.

À **05h00**, le bosco occupé au virage du matériel de pêche depuis une heure introduit par mégarde le pouce droit à l'intérieur de l'œil du demi-nœud au lieu de le larguer.

Sa main est bloquée contre les tubes de guidage et son pouce est arraché au niveau de la deuxième phalange par la force exercée par le vire-ligne. Tournant le dos à la commande et la main droite prise, il ne peut stopper l'appareil.

C'est le second, surveillant la remontée des palangres depuis la timonerie, qui stoppe l'appareil à l'aide de l'arrêt d'urgence situé en timonerie.



Vire-ligne équipé de tubes servant de guide-ligne. Le bosco doit se placer à droite de l'appareil, de façon à manœuvrer la manette Marche/Arrêt, placée sur la droite (point jaune).



Position du bosco (manche bleue) avec le pouce pris à l'intérieur de l'œil du cordage retenant la pierre. Le fil blanc représente la ligne maîtresse de la palangre. Le demi-nœud est habituellement largué de la main gauche, de façon à pouvoir manœuvrer la commande de la main droite.

À **05h31**, conférence radio médicale entre le Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM), le CROSS Étel et le bord.

Une évacuation est préconisée par le CCMM.

Conférence entre le SAMU de Coordination Médicale Maritime de la zone Atlantique-Sud (SCMM 64), le CCMM et le CROSS Étel. Évacuation sur l'hôpital de Bordeaux.

À **05h45**, mise en œuvre de l'hélicoptère de la Marine nationale de la Rochelle.

À **08h25**, le blessé est pris en charge par le service hospitalier de Bordeaux.

LES CONSÉQUENCES

Amputation du pouce droit.

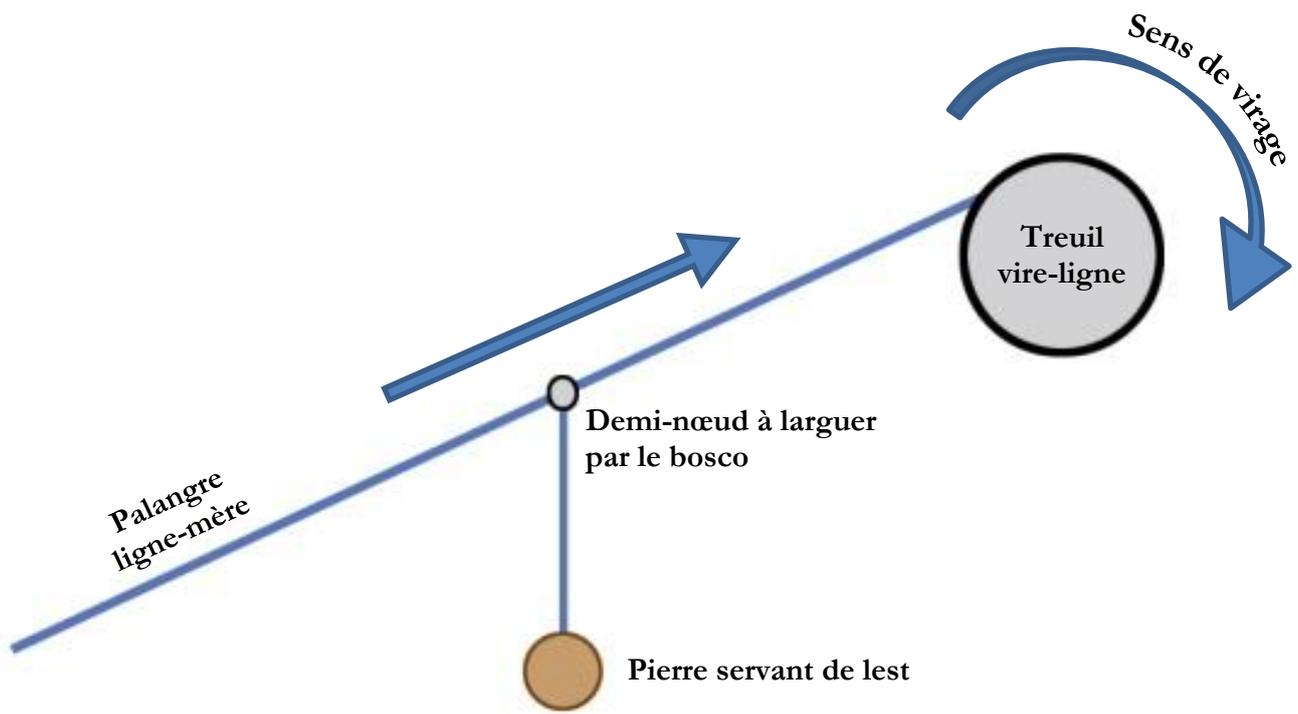
Arrêt de travail de 3 à 6 mois.

CONCLUSIONS

Même s'il s'agit d'un accident du travail rare selon l'équipage, cet accident démontre que la charge de travail (assurer la commande marche arrêt du vire-ligne, évacuer les prises, dénouer les lests) d'un seul homme sur la durée nécessitant une attention soutenue sans possibilité d'arrêter le système en urgence constitue un risque avéré.

ENSEIGNEMENTS

- 1 2013-E-047 : Poste de travail à risque pour un homme seul.
- 2 2013-E-048 : L'absence d'un système d'arrêt d'urgence de type coup de poing, à proximité du vireur, pouvant être mis en œuvre par un marin droitier ou gaucher (sur la droite des tubes guide-ligne par exemple) a contribué à l'accident.



Vue en coupe



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