



Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD
DU NAVIRE DE RECHERCHE *THALASSA*
LE 4 FÉVRIER 2014 À 35' / OUEST / ESBJERG (DANEMARK)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : janvier 2015

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU NAVIRE DE RECHERCHE *THALASSA* LE 4 FÉVRIER 2014 A 35'/OUEST/ESBJERG (DANEMARK)

LE NAVIRE



Le *THALASSA*, navire de recherche halieutique a été construit en 1994 par le chantier Manche Industrie Marine de Dieppe.

Principales caractéristiques :

| | |
|--------------------------|------------------|
| Longueur hors tout | : 73,65 m ; |
| Largeur | : 14,90 m ; |
| Jauge brute (UMS) | : 2803 ; |
| Puissance de propulsion | : 2904 kW ; |
| Puissance administrative | : 11928 kW ; |
| N° OMI | : 9070307 ; |
| Immatriculation | : Nantes 868095. |

Navire armé à la grande pêche, au sein de l'armement Génavir.

Permis de navigation en cours de validité pour une navigation en première catégorie. Il est classé navire de type spécial.

L'ÉQUIPAGE

Le *THALASSA* est armé par un équipage composé de 26 marins. La décision d'effectif visée le 5 janvier 2012 prévoit un effectif de 14 à 17 membres d'équipage selon le nombre de personnes à bord ou la durée de la mission.

Le nombre maximal de personnes à bord est de 50 (25 membres d'équipage et 25 personnels dits « spécial »).

Le marin blessé, âgé de 54 ans, est titulaire, notamment du brevet de patron de pêche (1988) et du certificat de motoriste à la pêche (1981). Il navigue depuis 1975 à la pêche. Il embarque pour la première fois à bord du *THALASSA* en 2004.

Il est à jour de sa visite médicale d'aptitude.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Le marin blessé a embarqué à bord du *THALASSA* le 8 janvier 2014 en qualité de matelot/ouvrier mécanicien.

Il travaille à la journée. Bien qu'il puisse être appelé en passerelle, il participe aux travaux océanographiques, à l'entretien du navire et à la propreté des locaux de service ainsi qu'aux rondes de sécurité.

LES FAITS

(Heures locales)

Conditions météorologiques : vent de sud/force 5 - mer peu agitée (données : rapport de mer du capitaine).

Le *THALASSA* appareille du port de Boulogne-sur-Mer le **31 janvier 2014** pour une mission de 15 jours en Mer du Nord.

Le **4 février 2014**, le *THALASSA* est en cours de chalutage et de bathysonde au large des côtes danoises.

De **16h02** à **16h21**, une station bathysonde est effectuée sur une sonde de 25 mètres.

De **16h22** à **16h32**, en prévision de la prochaine campagne, des essais de mise à l'eau sous tension du treuil de netsonde sont effectués avec un poids de 200 kg. Le second capitaine est aux commandes du treuil en timonerie.

À **16h32**, les commandes du treuil sont transférées sur le pont pour dégréer le lest et enrouler le câble sur le tambour.

Le chef ramendeur prend la commande du treuil et un matelot guide le câble. La vitesse d'enroulement du câble est élevée.

À **16h35**, le matelot est surpris par la rapidité du virage du câble. Le majeur de sa main droite, trop proche du tambour, est écrasé entre le câble et le rouleau du guide-câble.



Photos source : Génomir

À **16h37**, le blessé est conduit pour soins à l'infirmerie.

À **16h57**, des photographies du doigt écrasé sont envoyées par messagerie au CCMM de Toulouse.

À **17h20**, après avoir examiné les données reçues, le CCMM préconise l'évacuation du marin blessé vers l'hôpital d'Esbjerg situé à 35 milles du navire.

À **17h53**, le CROSS Gris-Nez est contacté pour la coordination de l'évacuation avec les autorités SAR danoises. L'armement est informé de l'évacuation en cours et de l'état du blessé.

À **18h13**, le *THALASSA*, en route vers le port d'Esbjerg, est informé que l'évacuation du marin se fera par la vedette de sauvetage *NIEL IVERSEN* et de se rendre à proximité de la bouée d'atterrissage.

À **18h15**, après un traitement antibiotique et anti-inflammatoire, un antidouleur est prescrit en vue de la préparation de l'évacuation médicale.

À **20h12**, la vedette *NIEL IVERSEN* en avarie moteur retourne au port et informe le *THALASSA* d'attendre à la bouée d'atterrissage.

À **20h25**, Lingby radio contacte le navire et indique que le blessé sera embarqué à bord de la pilotine *SPAR ES*.

À **22h00**, la pilotine *SPAR ES* est à couple du *THALASSA*. Le marin est évacué et est conduit à l'hôpital d'Esbjerg.

CONSÉQUENCES

Souffrant d'une fracture du majeur de la main droite, les plaies ont été suturées. Un arrêt de travail initial de 24 jours a été préconisé.

OBSERVATIONS - ANALYSE

La vitesse de virage du treuil

La vitesse de virage en position lente est encore trop rapide pour éviter tout risque d'accident.

Le guidage du câble

Le guidage du câble pourrait être automatisé sans intervention humaine (réa sur un chariot ...).

L'information avant le début de l'opération

Le marin blessé, surpris par la vitesse de virage, n'était pas suffisamment préparé à cette opération.

MESURES PRISES

Par le bord

Arrêt d'utilisation du treuil en attendant une solution technique sur la vitesse minimale de sécurité.

Par l'armement

Deux mesures sont prises pour prévenir ce type d'accident : la mise en place d'une analyse de risque de chaque opération et d'un briefing obligatoire. Une intervention sur le treuil est prévue lors du prochain arrêt technique du navire.

CONCLUSION

L'accident est intervenu lors virage du câble de netsonde, alors que la vitesse du treuil est peu compatible avec une intervention humaine sans préparation à cette opération.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2015-E-012 : La vitesse d'un treuil doit être adaptée dans le cas où l'intervention humaine est nécessaire. La compagnie a évalué ce risque et pris les mesures adaptées.
- 2- 2015-E-013 : Une opération, quand elle met en jeu une équipe, doit être précédée d'un briefing sur le terrain avec les acteurs concernés afin de rappeler la méthode de travail et les risques afférents.



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