



Rapport d'enquête simplifié

**HOMME À LA MER À BORD DU FILEYEUR-CASEYEUR *PENN KALET*
LORS D'UNE OPÉRATION DE FILAGE, LE 16 JUIN 2014
AU LARGE DES ÎLES ANGLO-NORMANDES**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : décembre 2014

HOMME A LA MER À BORD DU FILEYEUR-CASEYEUR *PENN KALET* LORS D'UNE OPERATION DE FILAGE LE 16 JUIN 2014 AU LARGE DES ÎLES ANGLO-NORMANDES

LE NAVIRE



Le *PENN KALET* est un navire de pêche ponté de type catamaran, coques acier. Construit en 1991, il est immatriculé à Saint-Malo sous le numéro 777477 et pratique une pêche aux arts dormants.

Le permis de navigation a été renouvelé pour un an le 24 juin 2013.

Il est armé à la petite pêche

Caractéristiques Principales du navire :

Longueur hors-tout : 15,83m ;

Largeur : 8,3 m ;

Jauge : 62 UMS ;

Puissance Propulsion : 350 kW.

Navigation en 3^{ème} catégorie (navire approuvé en CRS pour une navigation en 2^{ème} catégorie).



Ouverture sur le tableau arrière bâbord pour la pêche aux casiers.

L'ÉQUIPAGE

Pour cette activité, pêche aux casiers (bulots), six marins sont embarqués sur le rôle d'équipage : un patron-mécanicien et cinq matelots.

Le patron-armateur, âgé de 30 ans, détenteur du capitaine 200, du permis de conduire les moteurs et du lieutenant de pêche exerce sa fonction sur ce navire depuis 3 années et a acquis 12 ans d'ancienneté dans le métier de la pêche.

Le marin, homme à la mer, qui exerce la fonction de matelot, âgé de 26 ans, ne possède pas de qualification particulière. Il exerce son activité sur ce navire depuis 3 mois et doit effectuer sa formation au CIN au mois de mars 2015.

Trois autres marins, âgés de 22 à 39 ans, possèdent une qualification reconnue et sont détenteurs pour l'un d'un brevet de capitaine 200 et pour deux autres d'un CIN et un d'un CAP maritime de matelot.

Un marin de nationalité sénégalaise, sans formation reconnue, complète l'équipage.

À l'exception du patron armateur embarqué, ils exercent leur activité sur ce navire depuis moins d'un an et sont tous à jour de leur visite médicale d'aptitude.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Le rythme hebdomadaire de travail est de 5 marées de 16 heures.

Pour la pêche aux bulots au large des îles anglo-normandes, le navire quitte le port de Saint-Malo dans la nuit, et après environ 4 heures de route, commence ses opérations de pêche qui durent 5 heures avant de rentrer et de débarquer le produit de la pêche.

La filière comporte 100 casiers en plastique moulé (poids unitaire d'environ 11 kg) répartis tous les 15 mètres (longueur de la filière 1500 mètres).

7 filières ainsi constituées sont utilisées. La vitesse de filage est comprise entre 7 et 8 nœuds.

Lors du virage de la filière, les casiers sont empilés par 4, les tronçons de filière entre chaque casier forment une grande boucle qui court sur le pont de travail.

Au filage des casiers, la répartition des tâches est la suivante :

- à la passerelle : le patron en relation vidéo et audio avec les 4 marins au travail sur le pont couvert,
- sous le pont couvert :
 - 2 marins sont chargés particulièrement du filage, l'un transfère les piles de casiers, l'autre positionne les casiers à l'entrée de la rampe de mise à l'eau,
 - les 2 autres s'occupent du rangement de la salle de travail et préparent la prochaine opération de virage.

Les marins aux postes de travail doivent être équipés d'un VFI, conformément au DUP et aux consignes du patron.



Vue vers l'arrière. Poste de travail de filage lors de l'accident.

LES FAITS

Heures locales (TU+2)

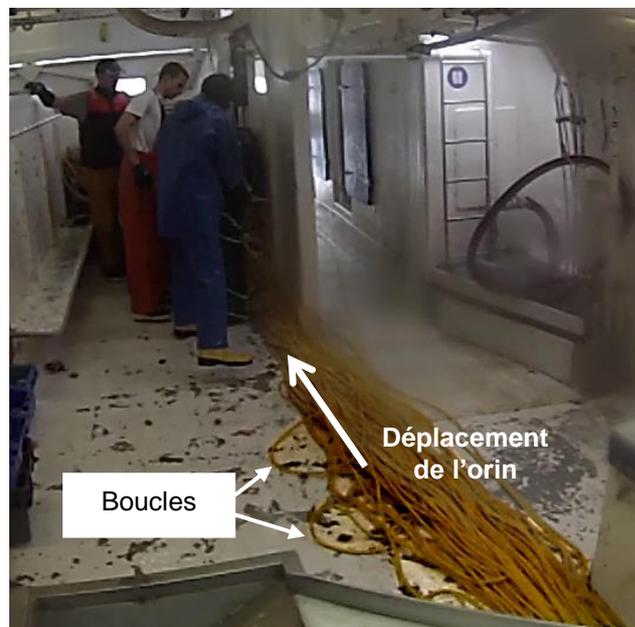
Conditions météorologiques et marée :

Vent 200/9 nœuds. Mer 3. Visibilité de nuit : bonne (Source archives : Météo France).

Le lundi 16 juin vers 00h00, appareillage du navire de Saint-Malo.

Vers **04h10**, arrivée sur les lieux de pêche, à la position approximative de 049°19' N et 002°18' W, début des activités.

Vers **05h15**, lors du filage de la deuxième filière de casiers, le matelot en train de positionner les casiers est entraîné par la filière et tombe à l'eau, le pied droit pris par une boucle de la filière.



Vue vers l'arrière. Filage des casiers avant l'accident – formation de boucles sur la ligne mère.

Aussitôt alerté, le patron applique la procédure de l'homme à la mer (voir annexe) issue du DUP et affichée en passerelle, assisté du matelot le plus ancien. Il prévient par radio un autre navire de pêche à proximité.

Aucune information n'est transmise vers le CROSS Jobourg.

Le matelot assistant signale très rapidement au patron que le matelot à la mer est dégagé de la filière.

Simultanément, les autres membres d'équipage, d'initiative, saisissent un couteau et coupent la filière.

Vers **05h18**, l'équipage récupère le matelot à bâbord à l'aide du vire-casier, un bout passé autour de la taille.

Vers **05h20**, le matelot est en sécurité à bord. Il n'est pas blessé.

À **12h00**, les opérations de pêche sont terminées et le navire fait route vers la cale de Dinan.

À **15h40**, le navire est au port de Saint-Malo.

CONSÉQUENCES

Aucune assistance médicale n'a été sollicitée. Le marin n'a pas eu d'arrêt de travail.

OBSERVATIONS/ANALYSE

Déclaration de l'accident - rapport de mer

Le jour de l'accident, aucune alerte n'a été transmise vers le CROSS Jobourg.

Le 10 juillet, faute de déclaration d'accident, le directeur départemental adjoint, délégué à la mer et au littoral d'Ille-et-Vilaine, a rappelé au patron armateur l'obligation de rédiger un rapport de mer circonstancié conformément au code des transports.

Recrutement des marins

A noter la difficulté de certains armements à la pêche de recruter et fidéliser des marins expérimentés et formés.

Protocole d'homme à la mer lors du filage de la filière à casiers.

Il n'existe pas de protocole type. L'institut maritime de prévention (IMP) précise ne pas avoir identifié de document (étude scientifique, cours d'école de pêche) qui expose une ou des méthodes de récupération d'un homme à la mer accroché à une filière. Les documents repérés ne présentent que des mesures de prévention primaire : filage sans intervention humaine, séparation des zones orins/hommes, rangement des casiers..., des recommandations aux marins, et des mesures de niveau secondaire: port d'un couteau, port d'une paire de bottes un peu trop grandes (pour qu'elle quitte le pied sous la traction de l'orin).

La procédure à réaliser sous la responsabilité du patron dépendra du contexte : météo, possibilité ou non d'arrêter le filage, effectif disponible à bord, nombre/poids des casiers/lests dans la colonne d'eau, maintien ou non de la personne en surface (visibilité sur la victime).

CONCLUSIONS

Au poste de travail, l'absence de séparation physique entre le stockage des orins et l'emplacement du marin chargé de positionner les casiers à l'entrée de la rampe a été le facteur déterminant de l'accident.

MESURE PRISE PAR L'ARMATEUR.

Amélioration du poste de travail par la mise en place d'une séparation entre la zone de circulation des orins et le poste de mise à l'eau des casiers.



Vue vers l'arrière ; Poste de travail après travaux- séparation de la zone de circulation des orins.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2014-E-089 : Le port du VFI en opérations de pêche a permis au marin d'être récupéré plus facilement.
- 2 - 2014-E-090 : La bonne coordination à bord, dans le respect d'une procédure connue de récupération d'homme à la mer (DUP), a permis de sauver rapidement le marin.
- 3 - 2014-E-091 : L'information du CROSS compétent doit être respectée et faite dès que possible.

ANNEXE

HOMME A LA MER

Dispositions à prendre dans tous les cas:

Etapes	Membre de l'équipage	Actions
N°1	Le Témoin	Crie « Un Homme à la Mer », en précisant toujours le bord.
N°2	Le Second (2)	Lance la bouée couronne, le feu à retournement, ainsi que tout ce qui se trouve à bord et qui peut aider à la flottaison: bouée, ballon, chien,...
N°3	Le Témoin	Conserve en vue l'Homme à la Mer (ou la bouée de nuit), en indiquant la position de l'homme bras tendu pour faciliter la manœuvre du patron et rassurer le naufragé.
N°4	Le Patron (1)	Met en route la fonction MOB du GPS.
N°5	L'équipage (3, 4, 5, 6, 7 et 8)	Prépare la manœuvre de récupération de l'Homme à la Mer. Tout l'équipage endosse sa V.F.I. Les n°3 et 4 se chargent de mettre l'échelle de pilote en place à hauteur du portillon à l'Avant Bâbord du navire Le reste de l'équipage se tient à disposition au niveau du rouleau pour aider à la récupération du marin.
N°6	Le Patron (1)	Envoie un message d'urgence « PAN PAN » Phonie - Appel Sélectif Numérique

N.B. : Le numéro de chaque marin est indiqué sur la couchette qu'il occupe.

**TOUJOURS SE CONFORMER AUX ORDRES DU
CAPITAINE**

Fait le 21/07/2012



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