

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

PERTE DE VIE

**À BORD DU «RYAN ROYALE»
EN MER
24 AOÛT 1994**

RAPPORT NUMÉRO M94M0037

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet accident dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

Perte de vie

à bord du «RYAN ROYALE»
en mer
24 août 1994

RAPPORT NUMÉRO M94M0037

Résumé

Le 24 août 1994, le bateau de pêche «RYAN ROYALE», gréé pour la récolte du pétoncle, rentrait son engin de pêche quand un des matelots s'est pris le pied et la jambe gauches dans le câble qui s'enroulait sur le tambour du treuil et a eu le corps broyé entre le câble et le treuil. Il est mort avant que le navire atteigne Meteghan (Nouvelle-Écosse), environ une heure et demie plus tard. Il n'y avait personne aux commandes du treuil au moment de l'accident. Le temps était beau, avec des vents légers, une mer calme et une excellente visibilité.

This report is also available in English.

Autres renseignements de base

Nom	«RYAN ROYALE»
Port d'immatriculation	Digby
Pavillon	Canadien
Numéro officiel	803118
Type	Pêche ou récolte du pétoncle
Jauge brute	54
Longueur	17 m
Construction	1984, Parkers Cove (N.-É.)
Propulsion	Cummins 365
Propriétaire-patron	E.C. Oliver Granville Ferry (N.-É.)

Un nouveau câble métallique de 1,6 cm de diamètre avait été frappé sur le râteau à pétoncles environ deux semaines avant l'accident. Ce câble avait environ 503 m (275 brasses) de longueur et était marqué à 183 m (100 brasses) de l'extrémité fixée au tambour du treuil.

Lorsqu'on pêche avec plus de 183 mètres (100 brasses) de câble métallique sortis, il est nécessaire de guider à la main le câble sur le tambour du treuil afin d'empêcher l'accumulation de tours croisés.

Le câble vient s'enrouler sur le tambour du treuil placé du côté tribord du pont arrière, en provenance d'un seul chaumard à rouleaux situé plus à l'arrière, et il est guidé sur le treuil par un matelot qui se tient normalement à tribord de celui-ci.

On se sert d'une tige métallique ronde, fichée dans un des huit trous de la plaque d'assise du treuil, pour guider le câble de façon qu'il s'étale également sur le tambour du treuil jusqu'à ce que la marque de 183 m (100 brasses) soit atteinte. Par la suite, on ne se sert plus de la tige de guidage parce que le câble a tendance à se placer de lui-même; à ce moment, le matelot retourne aux commandes du treuil en passant par la salle d'écaillage.

Pour faciliter la manutention et s'assurer que la tige de guidage ne se prend pas dans treuil, on a installé une équerre en profilé d'acier carré. Ce type d'agencement est commun sur les bateaux grées de cette façon.

Le 24 août 1994, il n'avait pas plu, le temps était beau, le pont derrière le treuil était sec, et il n'y avait ni roulis ni tangage parce que la mer était calme. Il n'y avait pas de tirette sur le câble et la victime portait des bottes de bonne qualité neuves ou presque neuves, des pantalons, etc., sans déchirure ni fils tirés.

Avant l'appareillage du bateau de Meteghan, le 22 août 1994, la victime était bien reposée et, même si le travail sur un tel navire est ardu, l'équipage alternait de manière satisfaisante les périodes de travail avec les périodes de repos. La victime faisait la pêche ou la récolte des pétoncles depuis environ huit ans et demi sur ce bateau.

Le «RYAN ROYALE» est un navire assujéti à des inspections et est titulaire d'un certificat d'inspection valide (SIC 29) délivré par la Garde côtière canadienne (GCC); son équipement de sauvetage est donc inspecté périodiquement. Cependant, les engins de pêche du pétoncle ne font pas partie des équipements inspectés.

Lorsqu'il existe une relation employeur-employés à bord d'un navire, divers règlements s'appliquent, y compris le Règlement sur les mesures de sécurité au travail. Tel n'est toutefois pas le cas sur le «RYAN ROYALE», où le patron et les membres de l'équipage sont considérés comme des co-entrepreneurs ayant chacun droit à une part prédéterminée de la prise.

Le 24 août 1994, pendant qu'on rentrait le râteau à pétoncles, le patron se trouvait soit dans la timonerie soit du côté tribord du pont près de celle-ci; un matelot était en train de se reposer dans le rouf et un autre se trouvait dans la salle d'écaillage du côté bâbord. La victime guidait à la main le câble métallique sur le tambour du treuil. Une fois cette tâche terminée, le matelot a enjambé le câble métallique en mouvement pour retourner aux commandes du treuil et il s'est retrouvé pris entre le câble et le tambour du treuil.

À 17 h 30, la Station radio de la Garde côtière de Yarmouth (VAU) a averti le Centre de coordination du sauvetage (CCS) de Halifax que le «RYAN ROYALE», se trouvant par 44°06'18"N et 066°25'42"W, à environ 14 milles de Meteghan, avait à bord un homme blessé et inconscient. Le CCS a alors demandé au «RYAN ROYALE» de se diriger vers Meteghan, le plus proche port accessible, et a mobilisé un hélicoptère des Forces canadiennes (R302), qui avait déjà décollé pour participer à un autre exercice. Cependant, aucun technicien en recherches et sauvetage (SAR) n'avait été pris à bord pour l'exercice en question, et l'hélicoptère a donc dû retourner en chercher un à sa base de Greenwood (N.-É.). L'hélicoptère du ministère des Pêches et Océans (MPO), qui se trouve à Yarmouth, était occupé à une mission de surveillance dans le golfe du Saint-Laurent de 17 h 30 à 19 h. À 18 h 16, le R302 a quitté Greenwood pour se rendre au «RYAN ROYALE» ou à Meteghan pour prêter assistance.

Toutes les heures sont exprimées en HAA (temps universel coordonné (UTC) moins trois heures), sauf indication contraire.

Le propriétaire-patron du «RYAN ROYALE» a apparemment eu de la difficulté à communiquer avec cet hélicoptère par radio VHF, même si aucune défectuosité des appareils radio utilisés ni problème de communication avec d'autres stations n'ont été signalés.

Quelque 26 minutes plus tard, vers 18 h 42, alors que le «RYAN ROYALE» se trouvait à environ 1,25 mille du quai de Meteghan, on a demandé au R302 de se poser sur ce quai. Lorsque le «RYAN ROYALE» a accosté à Meteghan à 18 h 53, il a été accueilli par un gendarme de la GRC, des ambulanciers et le technicien SAR. Toutefois, le blessé n'a pas réagi aux mesures de réanimation et sa mort a été constatée par un médecin de l'endroit; il n'a pas été jugé nécessaire de faire une autopsie.

Pendant le trajet vers Meteghan, on s'est contenté de dégager le blessé du treuil, d'essayer de le placer le plus confortablement possible sur le toit de la salle d'écaillage en le recouvrant d'une couverture, mais sans lui administrer de premiers soins. On aurait pu demander les conseils d'un médecin par radiotéléphone, mais cela n'a pas été fait.

Analyse

En période de difficultés économiques, on a tendance à réduire le nombre de membres d'équipage à bord des bateaux de pêche. Tel n'était pas le cas à bord du «RYAN ROYALE», et pourtant personne n'était posté aux commandes du treuil à un moment aussi crucial que celui de la rentrée de l'engin de pêche. Il y a un risque d'accident chaque fois que des machines puissantes fonctionnent sans surveillance sans une protection suffisante. Comme il est courant avec ce type de treuil à bord de ce genre de navire, il n'y avait pas d'écran protecteur devant le treuil et le câble métallique en mouvement était à découvert; il n'y avait pas non plus de commande de treuil à portée de la main.

«Autant que faire se peut, tous les organes mobiles des treuils pouvant présenter un risque seront recouverts d'un protecteur.»
(Manuel de sécurité et d'hygiène pour les pêcheurs, GCC)

Même s'il y a de nombreux exemples de mesures prises dans le secteur des pêches afin de sensibiliser en matière de sécurité, ce n'est que très rarement que des engins et des constructions sont modifiés afin d'améliorer la sécurité, et quand cela se produit, c'est toujours sur une base individuelle. (Deuxième Symposium international, Sécurité et conditions de travail à bord des bateaux de pêche)

Même si les dangers liés aux engins de pêche et de récolte sautent aux yeux, en grande partie, cet équipement ne ressortit pas au mandat

de la GCC et cet organisme de réglementation ne traite donc pas de ce sujet, sauf dans des revues spécialisées.

L'absence de communication radio directe entre le «RYAN ROYALE» et l'hélicoptère pouvait être due à des méthodes d'exploitation radio incorrectes, à une trop grande distance entre les stations, à la masse terrestre ou au fait que l'hélicoptère se trouvait au sol à Greenwood.

Faits établis

1. La mort a été causée par un violent trauma lorsque le corps de la victime a été broyé entre le treuil et le câble métallique, alors que ce dernier se trouvait sous tension à cause du poids du râteau à pétoncles, des engins accessoires et des pétoncles.
2. Personne n'était posté aux commandes du treuil pendant qu'on rentrait l'engin de pêche.
3. Il a été impossible de reconstituer les événements qui ont immédiatement précédé l'accident, ou de déterminer précisément pourquoi le pied et la jambe de la victime ont été happés par le câble.
4. Les premiers soins n'ont pas été administrés à la victime pendant que le «RYAN ROYALE» faisait route vers le port, parce que les membres de l'équipage avaient très peu d'expérience en secourisme.

Causes et facteurs contributifs

Un médecin de l'endroit a déterminé que la mort a été causée par un trauma grave. Ont contribué à l'accident le fait qu'il n'y avait personne aux commandes du treuil, l'absence de garde-corps à l'arrière du treuil ou de dispositifs protecteurs entre le câble en mouvement et le matelot, ainsi que le fait qu'on n'ait pas administré les premiers soins à la victime après l'accident.

Mesures de sécurité prises

Le fascicule de la GCC intitulé *Petits bateaux de pêche : Manuel de sécurité* (TP 10038), qui est largement diffusé parmi les pêcheurs, encourage ceux-ci à suivre un cours de premiers soins. La GCC exige aussi que tous les navires aient à bord une bonne trousse de premiers soins.

En outre, en 1994, la GCC a publié le Bulletin de la sécurité des navires n° 3/94, intitulé *Certificats de secourisme* énonçant la politique en vigueur en ce qui a trait aux exigences en matière de cours de secourisme approuvés pour les matelots et le personnel breveté.

Depuis l'accident mortel à l'étude, le propriétaire-patron du «RYAN ROYALE», de sa propre initiative, a installé un écran protecteur à l'arrière du tambour du treuil. Ce dispositif, de construction robuste, remplit une double fonction : il soutient la tige de guidage tout en servant de garde-corps pour le treuilliste.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 11 avril 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Hugh McNeil.