

EN004167

RAPPORT D'ENQUÊTE

**Accident mortel survenu à un travailleur
de l'entreprise 9259-3532 Québec inc.
le 15 octobre 2017 au large de Tourelle**

Version dépersonnalisée

Direction régionale de Gaspésie-îles-de-la-Madeleine

Inspecteurs :

Pierre Jobin ing.

Michel Castonguay

Date du rapport : 10 janvier 2018

Rapport distribué à :

- M. [A], [...], 9259-3532 Québec inc.
- M. Yv Bonnier-Viger, directeur de la santé publique

TABLE DES MATIÈRES

<u>1</u>	<u>RÉSUMÉ DU RAPPORT</u>	<u>1</u>
	LES CAUSES SUIVANTES SONT RETENUES :	1
	• L'AIDE-PÊCHEUR N'EST PAS PROTÉGÉ CONTRE LES CHUTES PAR-DESSUS BORD AU MOMENT D'ATTACHER L'ORIN DU STABILISATEUR.	1
	• L'EMPLOYEUR N'EST PAS ORGANISÉ NI ÉQUIPÉ POUR QU'UNE SEULE PERSONNE EN RÉCUPÈRE UNE AUTRE AYANT CHUTÉE PAR-DESSUS BORD.	1
<u>2</u>	<u>ORGANISATION DU TRAVAIL</u>	<u>3</u>
	2.1 STRUCTURE GÉNÉRALE DE L'EMPLOYEUR	3
	2.2 ORGANISATION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL	3
	2.2.1 MÉCANISMES DE PARTICIPATION	3
	2.2.2 GESTION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ	3
<u>3</u>	<u>DESCRIPTION DU TRAVAIL</u>	<u>4</u>
	3.1 DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	4
	3.1.1 LES STABILISATEURS	4
	3.1.2 LES STRUCTURES DE PROTECTION	8
	3.2 DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER : LA REMONTÉE DES STABILISATEURS	11
<u>4</u>	<u>ACCIDENT: FAITS ET ANALYSE</u>	<u>13</u>
	4.1 CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	13
	4.2 CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	15
	4.2.1 EXTRAITS DES TÉMOIGNAGES DE M. [A]	15
	4.2.2 EXTRAITS DU TÉMOIGNAGE DE M. [C]	15
	4.2.3 EXTRAITS DU GUIDE D'INFORMATION – SÉCURITÉ ET SANTÉ À BORD DES BATEAUX DE PÊCHE (ANNEXE E)	16
	4.2.4 EXTRAITS DU RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES BÂTIMENTS DE PÊCHE	17
	4.3 ÉNONCÉS ET ANALYSE DES CAUSES	18
	4.3.1 L'AIDE-PÊCHEUR N'EST PAS PROTÉGÉ CONTRE LES CHUTES PAR-DESSUS BORD AU MOMENT D'ATTACHER L'ORIN DU STABILISATEUR	18
	4.3.2 L'EMPLOYEUR N'EST PAS ORGANISÉ NI ÉQUIPÉ POUR QU'UNE SEULE PERSONNE EN RÉCUPÈRE UNE AUTRE AYANT CHUTÉE PAR-DESSUS BORD	18
	BIEN QUE DES DÉMARCHES DE PRÉVENTION À BORD DES BATEAUX VISENT À EMPÊCHER UN MARIN DE CHUTER PAR-DESSUS BORD, LE NAVIRE DOIT NÉANMOINS ÊTRE DOTÉ D'ÉQUIPEMENTS DE RÉCUPÉRATION D'UN HOMME À LA MER. L'EFFICACITÉ DE LA MÉTHODE DE RÉCUPÉRATION DIMINUERA LE TEMPS À L'EAU D'UNE PERSONNE AYANT CHUTÉE PAR-DESSUS BORD ET AINSI RÉDUIRE LES CONSÉQUENCES D'UNE TELLE CHUTE.	18

5 CONCLUSION 20

5.1 CAUSES DE L'ACCIDENT 20

L'AIDE-PÊCHEUR N'EST PAS PROTÉGÉ CONTRE LES CHUTES PAR-DESSUS BORD AU MOMENT
D'ATTACHER L'ORIN DU STABILISATEUR. 20

L'EMPLOYEUR N'EST PAS ORGANISÉ NI ÉQUIPÉ POUR QU'UNE SEULE PERSONNE EN RÉCUPÈRE
UNE AUTRE AYANT CHUTÉE PAR-DESSUS BORD. 20

5.2 AUTRES DOCUMENTS ÉMIS LORS DE L'ENQUÊTE 20**5.3 SUIVIS 20****ANNEXES**

ANNEXE A : Liste des accidentés ou Accidenté 21

ANNEXE B : Liste des personnes et témoins rencontrés 22

ANNEXE C : Heures de lever et de coucher du soleil 23

ANNEXE D : Immatriculation du Simdan 25

ANNEXE E : Références bibliographiques 277

SECTION 1

1 RÉSUMÉ DU RAPPORT

Description de l'accident

Le 15 octobre 2017 vers 18h30, un aide-pêcheur chute par-dessus bord du bateau de pêche le Simdan (photo 1) au moment d'attacher l'orin du stabilisateur tribord à environ ½ mille marin au nord du havre de pêche de Tourelle en Gaspésie.

Conséquences

L'aide-pêcheur disparaît en mer.



Photo 1 – Simdan (source : CNESST)

Abrégé des causes

Les causes suivantes sont retenues :

- L'aide-pêcheur n'est pas protégé contre les chutes par-dessus bord au moment d'attacher l'orin du stabilisateur.
- L'employeur n'est pas organisé ni équipé pour qu'une seule personne en récupère une autre ayant chuté par-dessus bord.

Mesures correctives

Afin d'éliminer les risques et de s'assurer que de tels événements ne se reproduisent, le rapport d'intervention RAP9125584 est émis. On y retrouve une décision de suspension des travaux de manœuvre des paravanes pour le motif suivant : il y a risque de chute par-dessus bord lors de la manœuvre des paravanes.

De plus, l'employeur a été informé que des dispositions du règlement fédéral sur la sécurité des bâtiments de pêche l'obligent à être équipé d'un dispositif de récupération d'un homme à la mer.

Le présent résumé n'a pas de valeur légale et ne tient lieu ni de rapport d'enquête, ni d'avis de correction ou de toute autre décision de l'inspecteur. Il constitue un aide-mémoire identifiant les éléments d'une situation dangereuse et les mesures correctives à apporter pour éviter la répétition de l'accident. Il peut également servir d'outil de diffusion dans votre milieu de travail.

SECTION 2

2 ORGANISATION DU TRAVAIL

2.1 Structure générale de l'employeur

9259-3532 Québec inc. est un employeur du domaine de la pêche. Son secteur principal d'activité est le (031) – Chasse et pêche. Le siège social est situé dans la ville de Grande-Rivière en Gaspésie. Trois à cinq travailleurs œuvrent pour l'employeur en fonction du type de pêche pratiquée.

Le navire de pêche, nommé le « Simdan » appartient à l'entreprise 9259-3532 Québec inc. dont [...] est M. [A]. Ce navire est utilisé pour la capture de différentes espèces marines telles que le crabe des neiges, le hareng, le maquereau, poissons de fond et poissons pour appât.

2.2 Organisation de la santé et de la sécurité du travail

2.2.1 Mécanismes de participation

Il n'y a aucun mécanisme de participation tel qu'un comité de santé et de sécurité, ni de représentant à la prévention. L'employeur ne fait pas partie d'une mutuelle de prévention.

2.2.2 Gestion de la santé et de la sécurité

L'employeur n'a pas de programme de prévention ni de procédure de travail écrite. Le capitaine est la personne responsable de donner verbalement les consignes.

SECTION 3

3 DESCRIPTION DU TRAVAIL

3.1 Description du lieu de travail

L'accident est survenu sur le Fleuve St-Laurent aux coordonnées 49°10.646'N et 66°22.172'W, soit à environ ½ mille marin au nord du havre de pêche de Tourelle. Au moment de l'accident, le vent souffle de l'est à 25 nœuds. Les vagues ont une hauteur de 2 à 3 mètres. L'heure du coucher du soleil à cette position est à 17h35 HAE et la température de la surface de la mer est environ 7 degrés Celsius (annexe C). L'accident est survenu vers 18h30.

Le Simdan (photo 1) est un navire fabriqué de matière plastique renforcée construit en 1985 par l'entreprise AMT Marine inc. située à Saint-Antoine-de-Tilly au Québec. Ses détails d'immatriculation (annexe D) indiquent qu'il a une longueur de 15,54 mètres, une largeur de 5,58 mètres. Il est équipé d'un moteur diesel de puissance de 325 chevaux-vapeur.

3.1.1 Les stabilisateurs

Deux stabilisateurs (photo 2) sont installés de chaque côté du navire. Ces accessoires servent à stabiliser le navire contre les mouvements de roulis induits par les vagues qui viennent frapper les côtés de la coque du navire.



Photo 2 – Stabilisateurs (source : CNESST)

Cet apport de stabilité sert uniquement au confort des marins. En ce sens, les marins qui œuvrent sur le navire sont moins influencés par les mouvements de mer et peuvent exécuter leurs tâches sur une surface de travail plus stable. Ces stabilisateurs ne sont pas considérés comme étant nécessaires à la stabilité générale et la flottabilité du navire.

La figure 1 montre les stabilisateurs remontés et déployés. Les stabilisateurs déployés sont utilisés lors de la navigation ainsi qu'aux moments où sont pratiquées les activités de pêche. Ils sont remontés, entre autres, lors de l'entrée dans un havre de pêche en raison du niveau d'eau et de l'espace disponible pour y naviguer et y accoster. Chaque stabilisateur possède un vérin hydraulique permettant de le remonter et de le déployer.

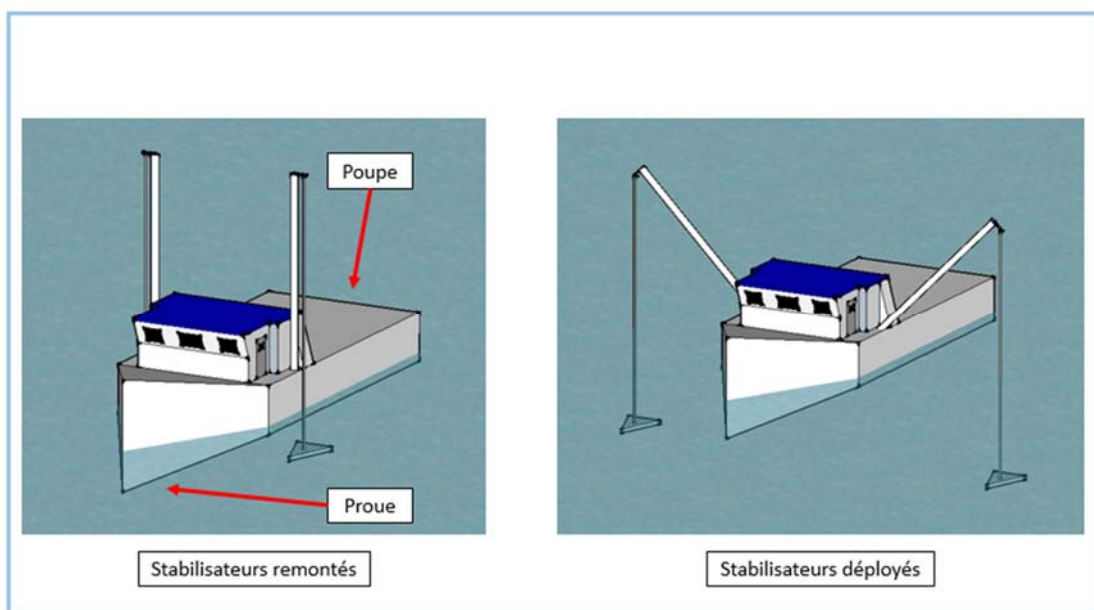


Figure 1 – Positions des stabilisateurs (source : CNESST)

Chaque stabilisateur du Simdan est composé d'un bras de stabilisation, d'un orin et d'un paravane tel que le montre la figure 2.

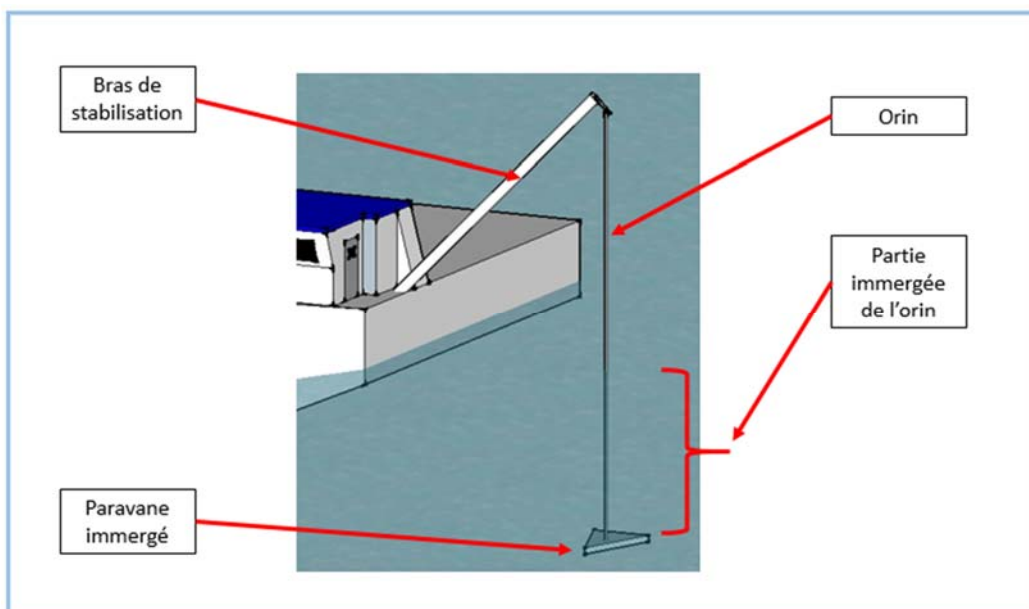


Figure 2 – Composition d'un stabilisateur (source : CNESST)

La photo 3 montre une vue arrière d'un des paravanes utilisés sur le Simdan.



Photo 3 – Paravane du Simdan (source : CNESST)

La figure 3 montre le comportement du navire lors des mouvements de roulis. Lors du roulis, la rotation du navire se fait autour de l'axe proue-poupe.

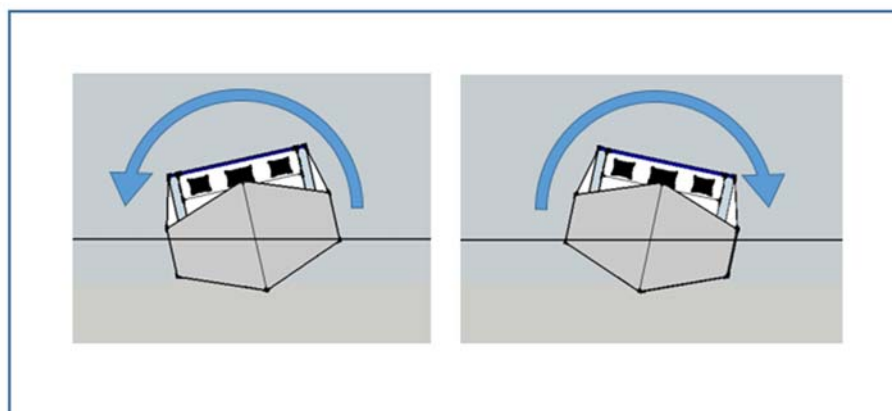


Figure 3 – Mouvement de roulis, vue de la proue (source : CNESST)

Le principe de fonctionnement du stabilisateur déployé est expliqué à la figure 4. La longueur du bras de stabilisation est d'environ 10,5 mètres. Le navire en marche avant entraîne avec lui ses paravanes qui sont à une profondeur d'environ 2 mètres sous la surface de la mer. En raison de sa forme et de son type de lien avec l'orin, le paravane se déplaçant à la même vitesse que le navire subit une pression de l'eau sur sa partie supérieure représentée par les flèches vertes. Cette pression force le paravane à demeurer sous l'eau. En contrepartie, lorsque les vagues frappent le côté du navire, elles commencent à induire un mouvement de roulis (flèche bleue) au navire et par le fait même au bras de stabilisation. À ce moment, le bras de stabilisation exerce une force sur l'orin et le tire vers le haut. Cette force verticale vers le haut est représentée par la flèche jaune. La stabilisation du navire se crée lorsque la force produite par la pression sur le paravane (flèches vertes) est égale à la force verticale vers le haut transmise par l'orin (flèche jaune). Le principe est le même pour le stabilisateur tribord.

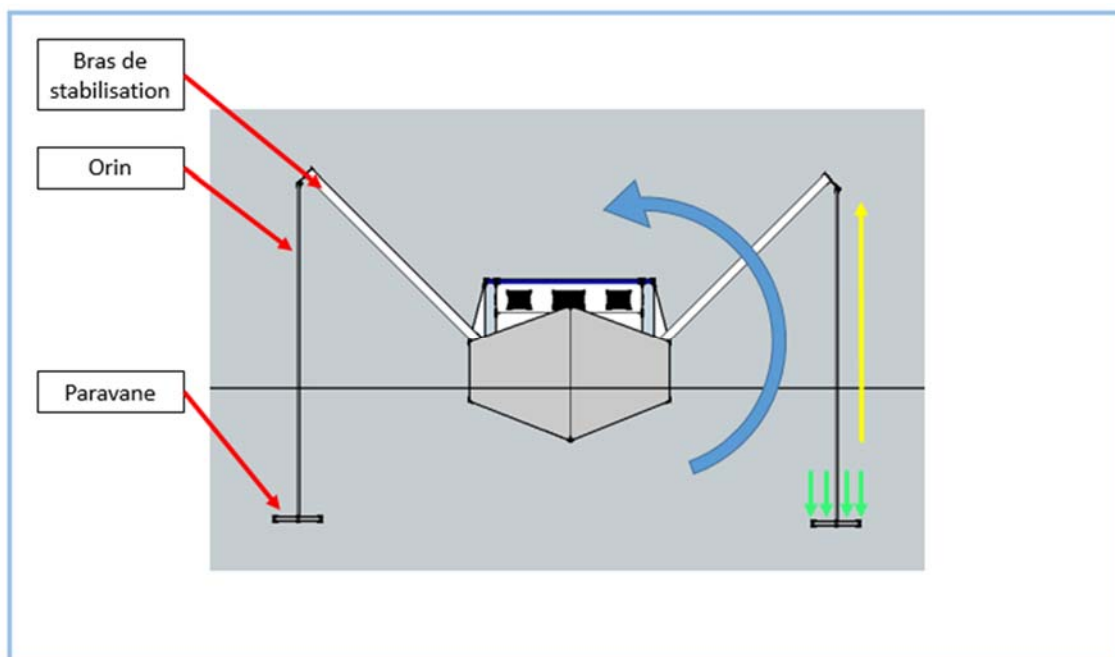


Figure 4 – Principe de fonctionnement du stabilisateur bâbord (source : CNESST)

Tel que mentionné auparavant, les stabilisateurs sont remontés lors de l'entrée au havre de pêche. Pour éviter les mouvements inutiles des paravanes à ce moment, chaque orin est attaché sur la rambarde qui lui est adjacente. À titre de comparaison, la plupart des autres navires ne nécessitent pas d'attacher leurs orins sur les rambardes. En effet, pour ceux-ci les paravanes sont remontés aux sommets des bras de stabilisation ou déposés sur le pont à l'aide de treuils hydrauliques. M. [A] ne remonte pas ses paravanes aux sommets des bras de stabilisation du Simdan car il considère qu'un paravane en hauteur pourrait se décrocher ou frapper un travailleur lors de la manœuvre.

3.1.2 Les structures de protection

Une rambarde est installée sur le gaillard d'avant (photo 4). On remarque l'absence d'une rambarde au pied du stabilisateur bâbord. L'endroit où est situé chaque pied des stabilisateurs se nomme le passavant.



Photo 4 – Rambarde du gaillard d'avant côté bâbord (source : CNESST)

La photo 5 montre l'absence de la rambarde sur une longueur de 105 centimètres près du pied du bras de stabilisation tribord. C'est l'endroit d'où l'aide-pêcheur est passé par-dessus bord. La hauteur du pavois est de 660 millimètres.

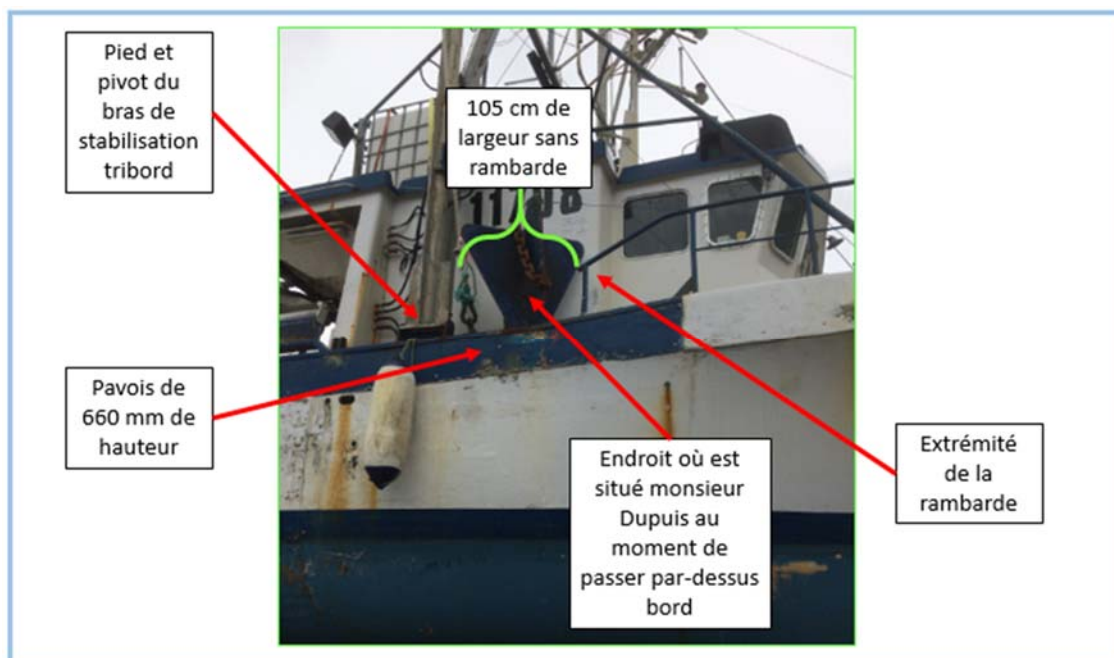


Photo 5 – Absence de rambarde au pied du bras de stabilisation tribord (source : CNESST)

La photo 6 montre l'aménagement du pont de pêche situé à l'arrière du navire.

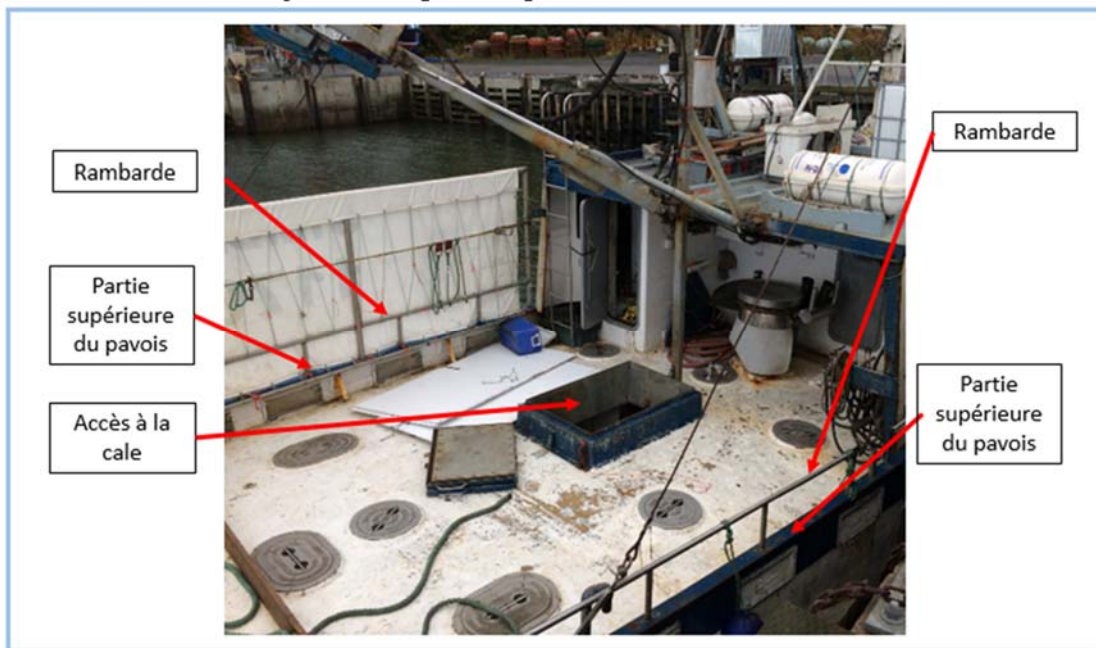


Photo 6 – Pont de pêche arrière (source : CNESST)



Photo 7 – Rambarde tribord sur le pont de pêche (source : CNESST)

La distance verticale entre la ligne de flottaison et la rambarde est d'environ 2 mètres.

3.2 Description du travail à effectuer : La remontée des stabilisateurs

Plusieurs tâches sont nécessaires lors de l'entrée du navire dans un havre de pêche. La description du travail ci-dessous traite uniquement des détails qui concernent la remontée des stabilisateurs.

Les stabilisateurs sont remontés un à la fois par le biais de vérins hydrauliques (photo 8).

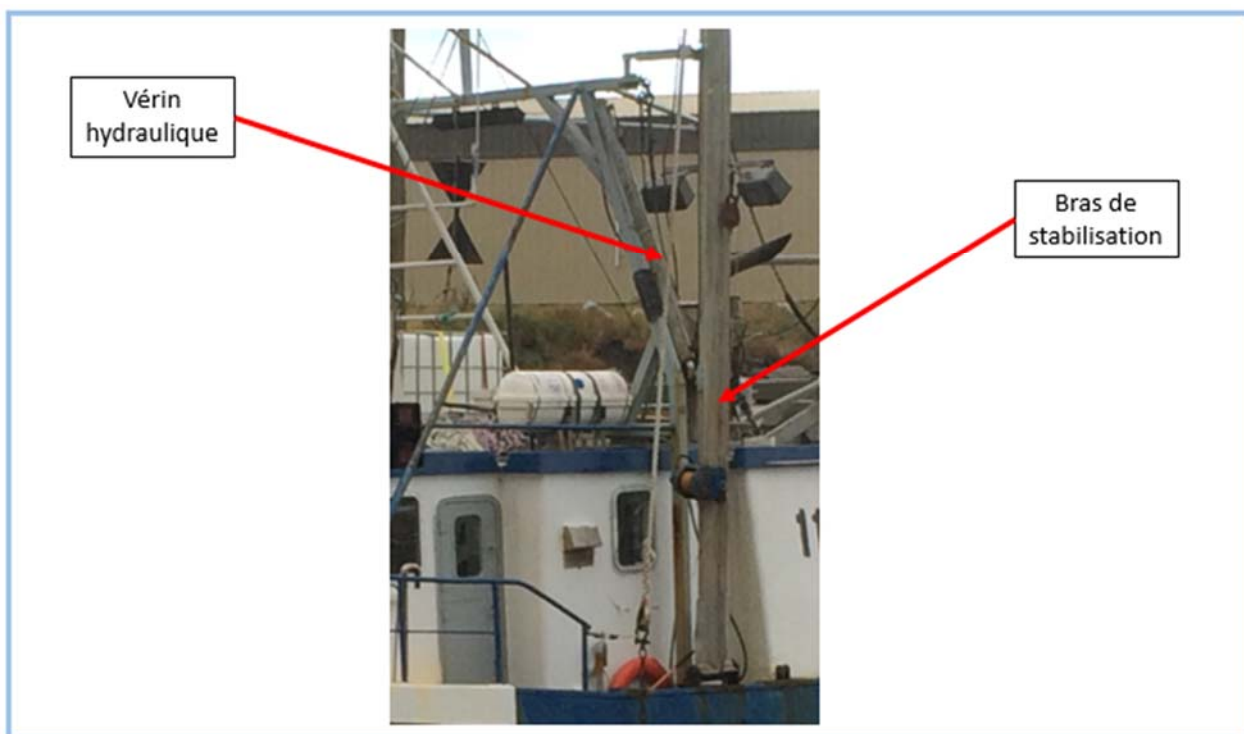


Photo 8 – Vérin hydraulique du stabilisateur bâbord (source : CNESST)

Étant donné que les paravanes demeurent dans l'eau lorsque les stabilisateurs sont remontés dans leur position verticale, il est nécessaire d'attacher l'orin à la rambarde adjacente. Le capitaine et l'aide-pêcheur se déplacent au pied du stabilisateur sur le passavant. Une des deux personnes agrippe l'orin bâbord tandis que l'autre entoure le lien d'attache autour de la goupille de la manille et visse cette dernière dans la manille. À ce moment, l'orin est retenu sur la rambarde (photo 9).

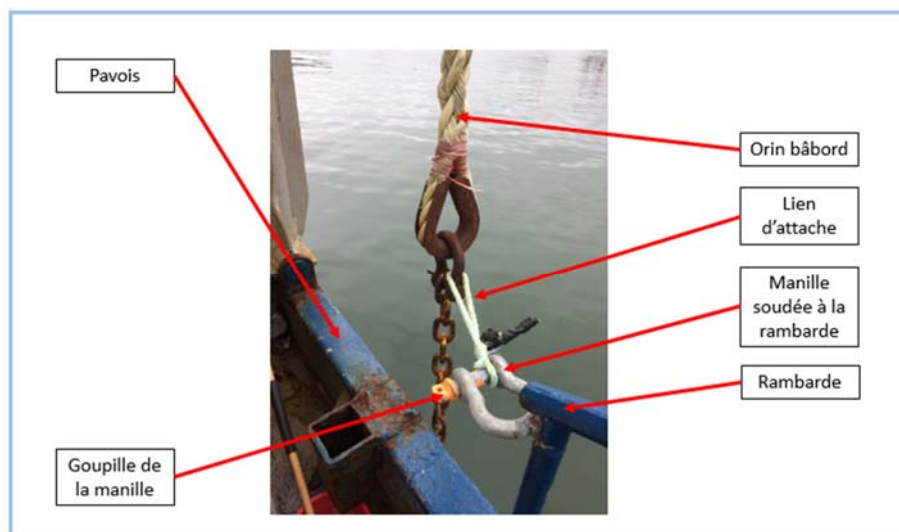


Photo 9 – Orin attaché sur la rambarde côté bâbord (source : CNESST)

La méthode de travail pour attacher l'orin tribord est différente car il n'y a pas de manille soudée sur la rambarde comme le montre la photo 10.

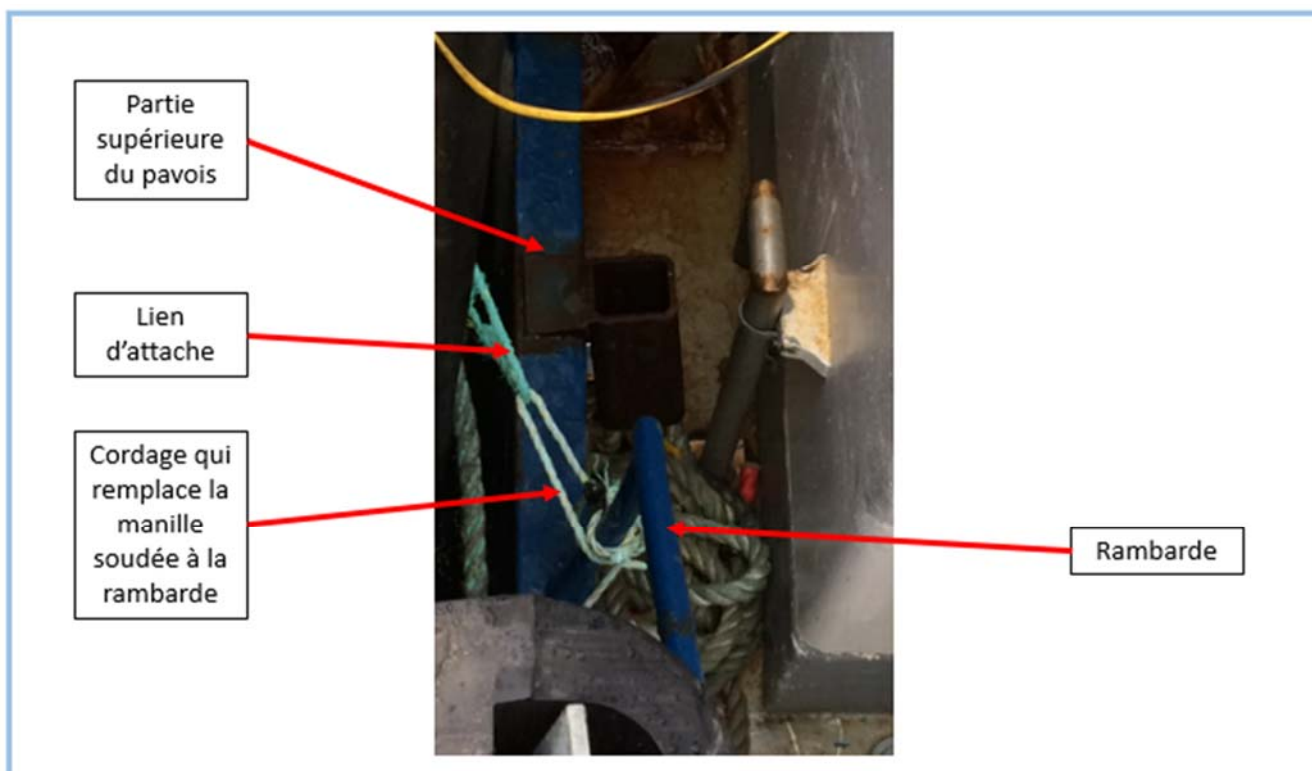


Photo 10 - Orin attaché sur la rambarde côté tribord (source : CNESST)

Pour cet orin, la manille est remplacée par un cordage (photo 10). Ce cordage relie le lien d'attache à la rambarde. L'orin est donc retenu à la rambarde en attachant ensemble le lien d'attache, le cordage qui remplace la manille et la rambarde.

SECTION 4

4 ACCIDENT: FAITS ET ANALYSE

4.1 Chronologie de l'accident

Vers 15h30 le 15 octobre 2017, la saison de pêche étant terminée, le Simdan quitte le quai de Mont-Louis en Gaspésie pour se rendre au quai de Tourelle. Le quai de Mont-Louis est situé à environ 30 milles marins à l'est du quai de Tourelle. Le temps de navigation pour ce trajet est d'environ 3h30. L'équipage est composé du [...] M. [A] et de [...] M. [B]. La mer est calme au départ du quai de Mont-Louis.

Le Simdan doit se rendre au quai de Tourelle pour y passer l'hiver car c'est le seul havre de pêche de ce secteur qui possède des installations permettant de sortir un navire de l'eau. En plus de protéger le navire contre d'éventuels bris par la glace de mer, l'hivernement permet d'effectuer des réparations et des inspections ne pouvant être réalisées qu'au sec.

La tâche de remontée des stabilisateurs en prévision de l'entrée au quai de Tourelle débute un peu avant 18h30.

Le vent qui souffle de l'est à 25 nœuds forme des vagues de 2 à 3 mètres. Pour éviter d'être éclaboussé par les embruns des vagues au moment d'attacher l'orin bâbord, [A] oriente le navire de manière à ce que le côté bâbord soit sous le vent. La marche avant du navire est ensuite stoppée sans que le moteur ne soit pour autant arrêté. M. [A] agrippe l'orin et M. [B] attache l'orin sur la rambarde.

La tâche d'attacher l'orin tribord débute alors que le côté tribord demeure orienté au vent. M. [A] retourne aux commandes hydrauliques afin de remonter le stabilisateur tribord. M. [B] se rend au pied du stabilisateur tribord et agrippe l'orin à deux mains afin de l'amener le plus près possible de la rambarde. M. [A] vient rejoindre M. [B] au pied du stabilisateur. M. [A] s'apprête à attacher le lien d'attache de l'orin au cordage qui remplace la manille. Au moment où une vague fait rouler le navire, l'orin s'éloigne du pavois sans que M. [B] ne lâche cet orin (figure 5). L'orin tire M. [B] par-dessus bord vers 18h30.

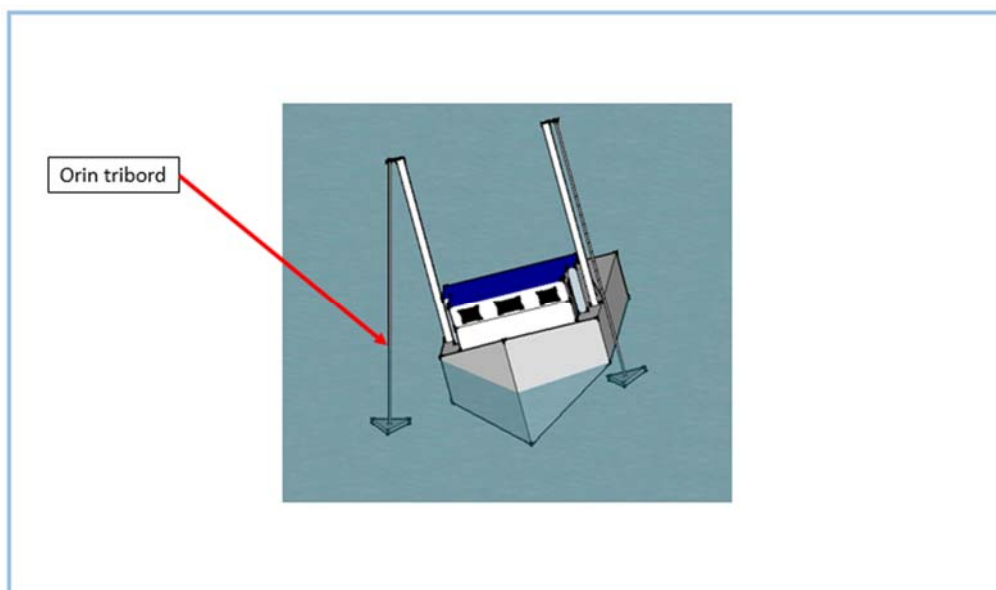


Figure 5 – Orin tribord qui s'éloigne du navire qui roule vers tribord (source : CNESST)

Malgré la noirceur, M. [A] qui est sur le pont de pêche peut voir M. [B] à l'eau à l'aide du système d'éclairage du navire. M. [A] lance un cordage à M. [B] qu'il réussit à tenir. M. [A] lance ensuite vers M. [B] une bouée de sauvetage équipée d'une lumière (photo 11). Cette bouée de sauvetage n'est attachée à aucun cordage.



Photo 11 – Bouée de sauvetage retrouvée lors des opérations de recherches (source : CNESST)

M. [B] se passe uniquement un bras à l'intérieur de cette bouée de sauvetage. M. [A] ramène M. [B] vers le côté tribord du navire en tirant sur le câble que M. [B] tient encore.

Ensuite, M. [A] lâche le câble afin d'aller chercher une échelle de pavois. M. [A] accroche une échelle sur l'extérieur du pavois du pont de pêche. M. [A] descend dans l'échelle et réussit à agripper le bras de M. [B]. M. [A] remarque que M. [B] est épuisé et qu'il ne réagit plus. M. [A] tente de remonter M. [B] à bord du Simdan. La distance de remontée dans l'échelle est d'environ 2 mètres. L'eau froide commence à incommoder M. [A] dont les vagues lui

remontent jusqu'aux cuisses à certains moments. M. [A] réalise qu'il ne pourra remonter M. [B] sur le navire de cette façon. Il lâche le bras de M. [B] et remonte sur le pont de pêche. Par la suite, l'échelle se décroche et tombe à l'eau.

M. [A] cherche la gaffe qui se trouve habituellement sur le pont, cependant elle est rangée dans la cale car la pêche est terminée. N'ayant plus d'échelle pour retourner dans la cale, M. [A] se rend à la timonerie et envoie un MAYDAY par radio. En retournant sur le pont de pêche, M. [B] n'est plus visible.

M. [C], en attente de l'arrivée du Simdan au quai de Tourelle afin d'aider l'équipage, peut voir qu'une bouée de sauvetage est lancée à l'eau.

Les opérations de recherche afin de retrouver M. [B] débuteront ensuite sans succès. M. [C] participe aux opérations de recherche et retrouve la bouée de sauvetage lancée par M. [A] .

4.2 Constatations et informations recueillies

4.2.1 Extraits des témoignages de M. [A]

- M. [B] est engagé comme aide-pêcheur depuis [...].
- MM [A] et [B] sont les seuls marins à bord au moment de l'accident.
- M. [B] ne porte pas de gilet de sauvetage ni d'équipement de protection individuelle contre les chutes par-dessus bord au moment d'attacher les orins.
- Pour les opérations de pêche, le Simdan est équipé d'un système d'éclairage permettant de voir les alentours immédiats du navire.
- Habituellement, la personne qui tient l'orin le laisse aller si ce dernier s'éloigne du pavois du navire.
- Les équipements de récupération d'un homme à la mer du Simdan consistent en une échelle de pavois, une bouée de sauvetage, des câbles et un mât de levage hydraulique.

4.2.2 Extraits du témoignage de M. [C]

- Il est [...] à bord du Simdan.

- Il a travaillé avec MM [A] et [B] [...].
- Il est [...] sur un autre navire.
- À 18h30 le 15 octobre 2017, il est stationné près du quai en attente de l'entrée du Simdan au quai afin d'aider aux manœuvres d'accostage.
- Habituellement, la personne qui tient l'orin doit le laisser aller si ce dernier s'éloigne du pavois du navire.

4.2.3 Extraits du Guide d'information – Sécurité et santé à bord des bateaux de pêche (annexe E)

- N'ayant pas de règlement québécois spécifique traitant de la sécurité professionnelle des pêcheurs, la CSST a produit en 2008 le Guide d'information – Sécurité et santé à bord des bateaux de pêche. On trouve dans l'édition 2016, de la CNESST, de l'information sur les mesures de prévention et les risques liés à la pêche. La première partie traite de la sécurité générale à bord, tandis que la seconde présente les règles de sécurité relatives à certains modes de capture.
- L'installation de garde-corps et l'utilisation de harnais de sécurité sont destinés à empêcher les chutes par-dessus bord.
- La lisse supérieure d'un garde-corps (rambarde) doit avoir une hauteur entre 900 et 1200 millimètres (figure 6).



Figure 6 – Garde-corps pour navire (source : CNESST)

- Les membres de l'équipage doivent porter un harnais de sécurité relié à une ligne de vie si un tel garde-corps est absent (figure 7).



Figure 7 – Harnais de sécurité (source : CNESST)

- Quatre stades peuvent conduire une personne à la mort à la suite de son immersion dans l'eau (la noyade peut survenir à n'importe lequel de ces stades) :
 - Choc thermique : accélération du rythme cardiaque, augmentation de la pression artérielle et difficulté à respirer, la noyade survient de 3 à 5 minutes après l'immersion.
 - Fatigue causée par la nage : perte de chaleur, fatigue aux extrémités du corps et perte de coordination, la noyade survient de 3 à 30 minutes après l'immersion.
 - Hypothermie : refroidissement du corps et perte de conscience, la noyade survient 30 minutes après l'immersion.
 - Effondrement post-sauvetage : la noyade peut survenir plusieurs heures après le sauvetage.

4.2.4 Extraits du Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche

- La version actuelle de ce règlement de juridiction fédérale, découlant de la **Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada**, est en vigueur depuis le 13 juillet 2017. Il s'applique à l'égard des bâtiments de pêche qui sont des bâtiments canadiens d'une longueur d'au plus 24,4 mètres et d'une jauge brute d'au plus 150.
- Définition du terme « Bâtiment de pêche » ; bâtiment utilisé, ou destiné à être utilisé, pour la capture, la récolte ou le transport commerciaux du poisson ou d'autres ressources marines vivantes.
- L'article « **Engins de sauvetage individuels additionnels 3.26(1)** » dicte que :
 - Tout bâtiment de pêche a à bord les engins de sauvetage individuels additionnels suivants :
 - a. Un dispositif de remontée à bord ;
 - b. Un dispositif qui permet de récupérer une personne à bord sans son aide à la suite d'une chute par-dessus bord, sauf si ce bâtiment a à bord une embarcation de récupération ou si l'utilisateur du bâtiment est seul à bord ;

- c. Un bâtiment de pêche d'une longueur de coque de plus de 15 mètres doit avoir les engins de sauvetage individuels additionnels suivants : une ligne d'attrape flottante d'au moins 30 m de longueur, une bouée de sauvetage SOLAS attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres de longueur et d'une bouée de sauvetage SOLAS munie d'un appareil lumineux à allumage automatique.

4.3 Énoncés et analyse des causes

4.3.1 L'aide-pêcheur n'est pas protégé contre les chutes par-dessus bord au moment d'attacher l'orin du stabilisateur

Tel que mentionné dans le Guide d'information - santé et sécurité à bord des bateaux de pêche, la hauteur du garde-corps (rambarde) doit être entre 900 et 1200 millimètres. Ce même guide mentionne qu'un harnais de sécurité doit être utilisé en absence d'un garde-corps.

Le fait que M. [B] soit positionné au pied du stabilisateur le met déjà en situation à risque de chute par-dessus bord car rien ne le protège contre ce risque. En effet, la hauteur du pavois n'est que de 660 millimètres (photo 5) et ne peut être considéré comme étant un garde-corps sécuritaire. De plus, M. [B] n'utilise pas de harnais de sécurité afin de le retenir à bord du navire.

En plus, ce risque de chute par-dessus bord est amplifié du fait que M. [B] retient l'orin qui s'éloigne du bord du pavois comme le montre la figure 5.

Ajouté à tout cela, le navire exécute des mouvements de roulis car les stabilisateurs sont remontés et n'agissent plus comme système d'amortissement du roulis tel qu'expliqué à la figure 4. Ces mouvements de roulis augmentent l'instabilité de M. [B] sur son plancher de travail.

Un système de protection collective tel un garde-corps ou un système de protection individuelle tel que celui avec harnais de sécurité, aurait contribué à retenir M. [B] à son poste de travail, à l'empêcher de chuter par-dessus bord et par le fait même à ne pas le perdre en mer.

Cette cause est retenue.

4.3.2 L'employeur n'est pas organisé ni équipé pour qu'une seule personne en récupère une autre ayant chutée par-dessus bord

Bien que des démarches de prévention à bord des bateaux visent à empêcher un marin de chuter par-dessus bord, le navire doit néanmoins être doté d'équipements de récupération d'un homme à la mer. L'efficacité de la méthode de récupération diminuera le temps à l'eau

d'une personne ayant chuté par-dessus bord et ainsi réduire les conséquences d'une telle chute.

M. [A] effectue plusieurs tentatives pour ramener M. [B] sur le pont de pêche à l'aide d'équipements différents. Le câble, la bouée de sauvetage et une échelle de cale sont utilisés lors de ces tentatives. Une gaffe aurait pu être utilisée mais elle est remise dans la cale pour l'hivernement à venir. M. [A] ne peut aller dans la cale pour prendre la gaffe car l'échelle pour y accéder est tombée à la mer.

Remonter manuellement M. [B] à bord du Simdan est une tâche très ardue pour M. [A] car M. [B] n'a plus la force pour remonter lui-même. À ce sujet, Le Guide d'information – Sécurité et santé à bord des bateaux de pêche mentionne qu'une personne tombée à la mer aura une fatigue aux extrémités du corps ainsi qu'une perte de coordination résultant d'une immersion d'une durée de 3 à 30 minutes.

À ce moment, M. [A] étant seul à bord doit effectuer plusieurs actions en même temps soit, s'occuper du navire, trouver des équipements de sauvetage sur le navire, installer ces équipements et tenter la récupération de M. [B]. Toutes ces tâches simultanées sont trop exigeantes pour une seule personne à bord dans de telles conditions météorologiques. Rappelons que le soleil est couché, la température à la surface de la mer est environ 7 degrés Celsius, le vent souffle à 25 nœuds forme des vagues de 2 à 3 mètres de hauteur.

Il faut également mentionner que M. [A] aurait eu à faire passer manuellement M. [B] par-dessus la rambarde afin de le déposer sur le pont de pêche lors de sa récupération (photo 7). La hauteur de la rambarde complique cette récupération manuelle.

Les tentatives de sauvetage infructueuses démontrent que les équipements de sauvetage ne sont pas adéquats pour qu'une seule personne les utilise. Rappelons que la bouée de sauvetage n'est pas reliée à une ligne d'attrape flottante qui aurait permis de maintenir M. [B] près du navire ou de la hisser à bord.

De plus, dans le Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, on retrouve l'obligation pour un navire (bâtiment) d'avoir à bord un dispositif permettant de récupérer une personne à bord sans son aide. Selon le témoignage de M. [A], le Simdan n'a pas à son bord un tel dispositif de récupération. La récupération de M. [B] aurait été possible avec les dispositifs mentionnés dans ce règlement.

En ce sens, l'employeur n'est pas organisé et équipé pour qu'une seule personne en récupère une autre ayant chuté par-dessus bord.

Cette cause est retenue.

SECTION 5

5 CONCLUSION

5.1 Causes de l'accident

Deux causes expliquent cet accident. Ces causes ont créé une chaîne d'événements qui ont eu comme conséquence que M. [B] soit perdu en mer.

L'aide-pêcheur n'est pas protégé contre les chutes par-dessus bord au moment d'attacher l'orin du stabilisateur.

L'employeur n'est pas organisé ni équipé pour qu'une seule personne en récupère une autre ayant chuté par-dessus bord.

5.2 Autres documents émis lors de l'enquête

Mesures correctives

Afin d'éliminer les risques et de s'assurer que de tels événements ne se reproduisent, le rapport d'intervention RAP9125584 est émis. On y retrouve une décision de suspension des travaux de manœuvre des paravanes pour le motif suivant : il y a risque de chute par-dessus bord lors de la manœuvre des paravanes.

De plus, l'employeur a été informé que des dispositions du règlement fédéral sur la sécurité des bâtiments de pêche l'obligent à être équipé d'un dispositif de récupération d'un homme à la mer.

5.3 Suivis

Afin d'éviter qu'un tel accident se reproduise, la CNESST informera des circonstances de cet accident le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, les associations des capitaines-propriétaires et les associations des aides-pêcheurs du Québec afin qu'ils informent leurs clientèles des conclusions de cette enquête. De plus, la CNESST appuiera et collaborera avec Transport Canada division maritime dans sa démarche en vue d'équiper les bateaux de pêches d'un dispositif de récupération d'un homme à la mer.

Dans le cadre de son partenariat avec la CNESST visant l'intégration de la santé et de la sécurité au travail dans la formation professionnelle et technique, le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur diffusera, à titre informatif et à des fins pédagogiques, le rapport d'enquête dans les établissements de formation qui offrent les programmes d'études : pêche professionnelle, aquiculture, techniques d'aquaculture, navigation, mécanique marine, techniques de génie de mécanique marine et technologie de l'architecture navale.

ANNEXE A

Liste des accidentés ou Accidenté

ACCIDENTÉ

Nom, prénom	:	[B]
Sexe	:	masculin
Âge	:	54 ans
Fonction habituelle	:	[...]
Fonction lors de l'accident	:	aide-pêcheur
Expérience dans cette fonction	:	[...]
Ancienneté chez l'employeur	:	[...]
Syndicat	:	n/a

ANNEXE B

Liste des personnes et témoins rencontrés

- M. [A], [...],
- M. [C], [...]

ANNEXE C**Heures de lever et de coucher du soleil**

Longitude = 66° 22.02' ouest, Latitude = 49° 10.02' nord

Le fuseau horaire est STD, -5 UTC

Déviations du méridien standard : -34.53 minutes

Ajouter une heure aux temps indiqués, lorsque l'heure avancée est en cours.

15 oct

Aube nautique :	4:38
Aube civile :	5:15
Lever du Soleil :	5:47
Midi local :	11:11
Coucher du Soleil :	16:35
Crépuscule civil :	17:07
Crépuscule nautique :	17:44

Conseil national de recherches
Canada

PRÉVISIONS



Température de l'eau

Périodes disponibles :
2014-01-01 — 2017-12-21

2017-10-15



18:00

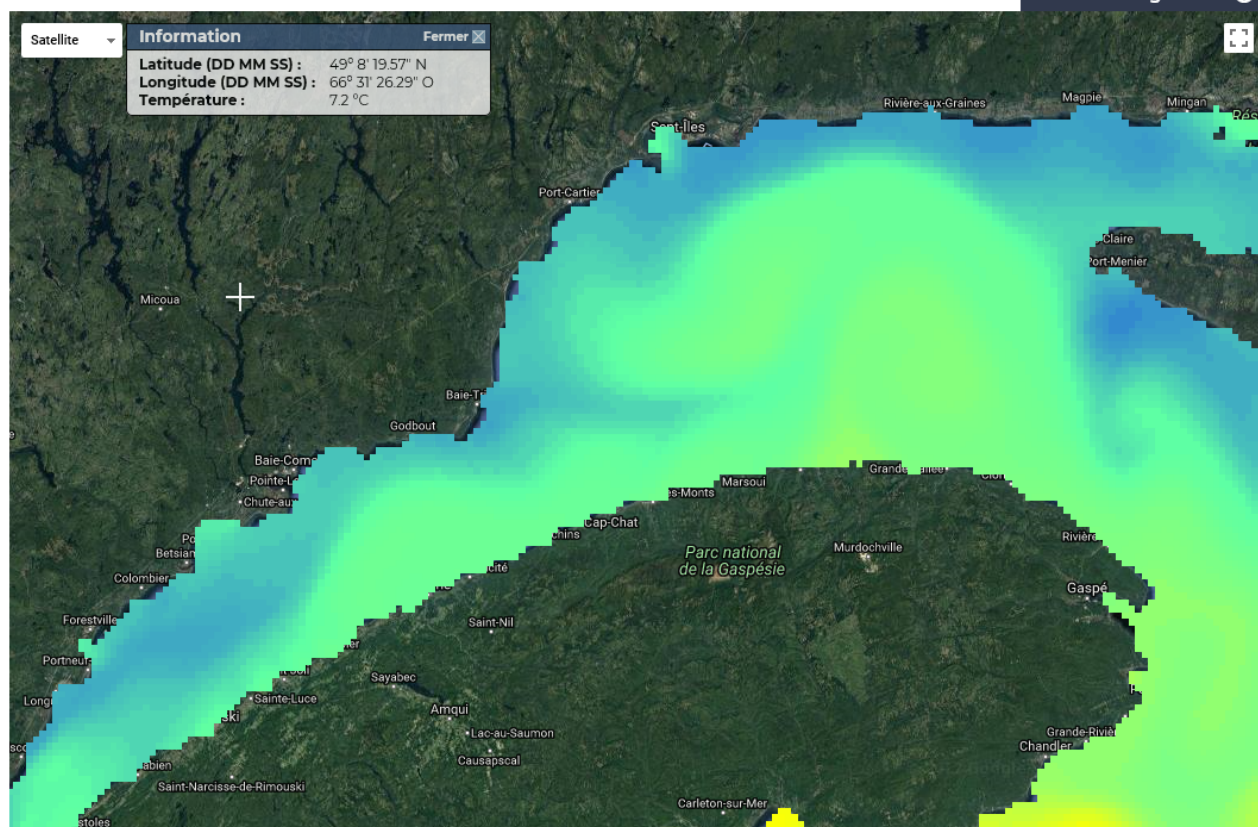


HNE



CONTEXTE

Télécharger



Source : Observatoire global du Saint-Laurent-OGSL, <https://ogsl.ca>, (2017)

ANNEXE D

Immatriculation du Simdan

Détails d'immatriculation pour le bâtiment SIMDAN (N.M. 806127)

Page 1 sur 2



Transports Canada

[Accueil](#) > [Transport maritime](#) > [Sécurité maritime](#) > [Produits et services](#) >
[Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments](#) >
Détails d'immatriculation pour le bâtiment SIMDAN (N.M. 806127)

Détails d'immatriculation pour le bâtiment SIMDAN (N.M. 806127)

Bâtiment

Numéro matricule	806127
Nom du bâtiment	SIMDAN
Ancien nom du bâtiment	-
Numéro OMI	-
Numéro de la coque	-
Année de construction	1985
Année de reconstruction	-
Port d'immatriculation	GASPE
Date d'immatriculation	1990-05-02
Expiration du certificat	2020-10-31
Nombre de charges	2

Statistiques générales

Type du bâtiment	PECHE
Jauge brute	56,48
Jauge nette	26,14
Type de construction	MOULE
Matériau de construction	PLASTIQUE RENFORCE
Longueur (m)	15,54
Largeur (m)	5,58
Creux (m)	2,77

Machines

Description des machines	DIESEL
Nombre de machines	1
Type de propulsion	AUTOPROPULSE
Vitesse (nœuds)	10,0
Mode de propulsion	UNE HELICE
Puissance propulsive	325
Unité de puissance	CHEVAUX VAPEUR - AU FRENCH

Date de modification : 2016-12-01

<http://www.apps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/4/vrqs-srib/ra/immatriculation-des-batiments/detail...> 2017-12-18



Détails d'immatriculation pour le bâtiment SIMDAN (N.M. 806127)

Page 2 sur 2

Constructeur

Nom AMT MARINE INC.
Adresse
City ST-ANTOINE-DE-TILLY
Pays CANADA
Code postal -

Propriétaires**Séquence n ° 1. Nombre d'actions: 64**

Nom 9259-3532 QUEBEC INC.
Adresse 450 GRANDE ALLEE OUEST
City QUEBEC
Pays CANADA
Code postal G1S 1B6

Représentant autorisé

Nom 9259-3532 QUEBEC INC.
Adresse 450 GRANDE ALLEE OUEST
City QUEBEC
Pays CANADA
Code postal G1S 1B6

ANNEXE E

Références bibliographiques

- Guide d'information Santé et sécurité à bord des bateaux de pêche, DC200-6251-1(2016-11)
http://www.cnesst.gouv.qc.ca/publications/200/pages/dc_200_6251.aspx