



# Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER ALYA  
ET LE CARGO *KAPITAN ZHIKHAREV*  
LE 27 SEPTEMBRE 2012  
AU LARGE DE PORTSALL (NORD-BRETAGNE)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juin 2013

**ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER *ALYA*  
ET LE CARGO *KAPITAN ZHIKHAREV*,  
LE 27 SEPTEMBRE 2012  
AU LARGE DE PORTSALL (NORD-BRETAGNE)**

## LES NAVIRES

### *ALYA*



*Chalutier ALYA sur le slipway du Rosmeur à Douarnenez*

Le navire de pêche *ALYA*, immatriculé au Guilvinec sous le numéro GV 785720, est un chalutier en acier construit en 1992.

Longueur hors-tout : 24,90 mètres ;

Largeur : 7,14 mètres ;

Jauge : 157,67 UMS ;

Puissance de propulsion : 441 kW.

Il pratique la pêche au chalut de fond et effectue des marées de 10 jours maximum. Il vend habituellement à la criée du Guilvinec.

Ce chalutier est la propriété de la Scapêche qui exploite 5 chalutiers et un caseyeur au port du Guilvinec.

L'*ALYA* est un navire bien entretenu. Sa dernière visite de sécurité date du 29 août 2012.

Son permis de navigation, pour une navigation en 2<sup>ème</sup> catégorie, est valable jusqu'au 29 août 2013.

Le certificat de franc bord est valide jusqu'au 31 août 2013.

### *KAPITAN ZIKHAREV*



*Le cargo KAPITAN ZHIKHAREV*

Le navire *KAPITAN ZHIKHAREV*, immatriculé au Panama, est un cargo polyvalent en acier construit en 2009.

Longueur hors-tout : 90 mètres ;

Largeur : 14 mètres ;

Jauge brute : 2997 UMS ;

Puissance de propulsion : 1950 kW.

En 2012, le *KAPITAN ZHIKHAREV* a fait l'objet de 6 visites de sécurité dans le cadre du MOU.

Ce navire est bien entretenu et n'a pas fait l'objet lors de ces visites de prescriptions importantes.

## LES ÉQUIPAGES

### *ALYA*

Le navire est armé, conformément à sa décision d'effectif du 26 décembre 2000, par cinq hommes d'équipage, un patron, un mécanicien, un second pont, un graisseur et un matelot.

Le patron de l' *ALYA* est titulaire du capitaine 500.

Le mécanicien, de quart au moment des faits, est titulaire du motoriste 750 kW. Ce titre lui donne également la qualification de matelot de quart à la passerelle.

Tous deux sont à jour de leurs visites médicales.

Le mécanicien est apte « toutes fonctions, toutes navigations ».

### **KAPITAN ZHIKHAREV**

Absence d'information sur l'équipage.

## **LES FAITS**

**Conditions météorologiques** (source SITREP du CROSS Corsen)

Vent 330 / 23 nœuds - mer 3 – visibilité 12 milles.

### **Heures locales (UTC+2)**

Le **dimanche 23 septembre 2012** à **14h00**, le chalutier *ALYA* quitte le port du Guilvinec pour se rendre sur ses lieux de pêche.

Le **lundi 24 septembre 2012**, le chalutier *ALYA* met en pêche dans le sus-sud-ouest du phare de Small (Cornouailles anglaises).

Le **mercredi 26 septembre 2012** à **13h30**, suite à un problème mécanique, le patron décide de rentrer à Roscoff, vitesse 8,5 nœuds, vent nord 40 nœuds, mer forte.

Le **jeudi 27 septembre 2012** à **00h00**, le chalutier se situe entre Longship et les îles Scilly, la mer s'est calmée, le patron va se reposer dans sa cabine. Il a tracé la route à suivre sur l'écran du système de navigation Turbo 2000 et a laissé pour consigne de le réveiller à 07h30.

À **05h00**, le mécanicien prend le quart. Le navire est sous pilote automatique, route au 145, vitesse 10,5 nœuds. L'alarme anti-collision AIS est activée mais l'alarme radar ne l'est pas. Le système de « l'homme mort » est en fonction, verrouillé, et la clé a été enlevée. Il est réglé sur 6 minutes.

À **06h43**, le chalutier, en route sur le bâbord du *KAPITAN ZHIKHAREV*, passe à 0,3' sur l'avant de ce dernier. Puis il décrit une boucle.

À **06h45**, le chalutier entre en collision avec le cargo au niveau de sa passerelle côté tribord. Sous

l'effet du choc, le patron et les matelots sont éjectés de leurs couchettes. L'homme de quart ne réagit pas. Avec l'inertie, l'arrière du chalutier abat sur la coque du cargo et son côté bâbord heurte à quatre reprises le navire de commerce.

Le patron arrive en passerelle et bat en arrière pour s'écarter, puis il essaie d'entrer en contact avec le CROSS Corsen sur canal 16, mais la liaison est mauvaise.

À **06h50**, le patron entre en contact avec le capitaine du cargo. Ils s'interrogent réciproquement sur les dégâts respectifs. Il n'y a pas de blessé sur les navires.

Le patron effectue une inspection du navire et constate une voie d'eau à la machine, située entre le tableau électrique et la centrifugeuse à gazole. La pompe d'assèchement est mise en route, elle étale.

À **06h56**, le CROSS Corsen reçoit un appel sur MF 2182 du fileyeur *ASKARRA* qui relaie un appel HF du chalutier *ALYA* signalant l'abordage avec le cargo *KAPITAN ZHIKHAREV*.

À **07h10**, en accord avec le CROSS Corsen, le patron de l' *ALYA* décide de rallier Douarnenez.

L' *ASKARRA* escorte l' *ALYA* qui donne sa position au CROSS Corsen toutes les vingt minutes, en indiquant sa position, son cap, sa vitesse et le contrôle de la voie d'eau. Le CROSS Corsen met en œuvre la vedette SNS 064 de l'Aber Wrac'h.

À **08h00**, le patron rend compte de la situation à l'armement par INMARSAT C.

À **10h25**, le CROSS Corsen donne liberté de manœuvre à l' *ASKARRA*. La SNS 064 prend le relais pour poursuivre l'escorte.

À **11h53**, la vedette SNS 097 de Camaret appareille.

À **13h21**, la SNS 097 arrive sur zone et reprend l'escorte, le CROSS Corsen donne liberté de manœuvre à la SNS 064.

À **18h00**, l' *ALYA* accoste au port de Douarnenez

## **CONSÉQUENCES**

L'étrave et le bulbe de l' *ALYA* sont enfoncés.

Des déformations sont visibles sur son flanc bâbord où des tôles sont tordues, des membrures ont travaillé.

Les réparations prévues sont engagées aussitôt pour une durée d'environ deux mois.

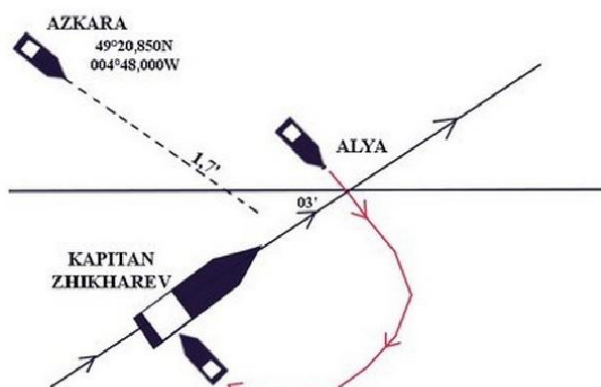
À bord du *KAPITAN ZHIKHAREV*, au niveau de la passerelle, les gardes corps sont tordus, des tôles sont enfoncées, le plancher de la coursive est déformé.

Ce navire a été inspecté le 08 octobre 2012 à Ust Luga (Mer Baltique), puis a rallié Saint-Petersbourg pour effectuer les réparations.

## OBSERVATIONS

Le chalutier *ALYA*, sous pilote automatique, avait sur tribord le côté bâbord du cargo *KAPITAN ZHIKHAREV*, dont les feux de route étaient visibles.

En application de la règle 15 du règlement pour prévenir les abordages en mer : « Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant », le chalutier *ALYA* aurait dû passer sur l'arrière du cargo.



Routes des navires

L'alarme anticollision AIS qui est apparue aurait dû appeler l'attention de l'homme de quart.

Le chalutier est passé à 0,3 mille sur l'avant du cargo car ce dernier a réduit sa vitesse de 9,2 à 7,3 nœuds afin de le laisser passer. La veille était donc assurée à la passerelle du cargo.

Après avoir coupé la route du cargo, l'homme de quart a repris la barre en manuel et a entrepris une manœuvre. Le chalutier a décrit une boucle et est venu aborder le cargo au niveau de sa passerelle côté tribord. Lors de cette manœuvre, l'alarme anticollision AIS est à nouveau apparue.

La manœuvre entreprise qui a eu pour conséquence la collision avec le cargo est due à une mauvaise analyse de la situation.

L'homme de quart n'a pu fournir par la suite que des explications confuses quant à sa manœuvre.

Lorsqu'il est en pêche le chalutier *ALYA* effectue des traits de chalut d'une durée de 3 à 4 heures. L'équipage effectue en général deux marées de 10 jours consécutives avec une escale rapide entre ces marées pour débarquer le poisson et refaire l'avitaillement. Ces deux marées sont suivies d'une marée de congé, soit 10 jours.

Le matelot qui était de quart au moment de la collision assure aussi à bord les fonctions de mécanicien, de cuisinier et de matelot de pont. La veille de cet événement, il avait dû faire face à de nombreuses pannes mécaniques, causes du retour du navire.

Il avait embarqué le 30 août. Toutefois, il avait également travaillé deux jours de plus à préparer le navire avant son départ.

En conséquence, il était à bord depuis presque un mois. Il aurait dû être remplacé après avoir effectué deux marées mais le mécanicien qui devait le remplacer avait été empêché.

Il avait, au courant du mois d'août, fait l'objet de plusieurs séances de rééducation de la vue.

Le brevet de motoriste 750 kW qu'il détient permet d'effectuer du quart passerelle.

## CONCLUSIONS

Malgré ses qualifications et son expérience, l'homme de quart n'a pas analysé correctement la situation, ce qui a entraîné les erreurs de jugement à l'origine de la collision.

L'abordage peut s'expliquer par la fatigue due à un mois d'embarquement continu et à des problèmes de vision.

## ENSEIGNEMENTS

### **Pour les patrons des navires de pêche**

- 1 - [2013-E-039](#) : Avant de confier le quart, les patrons doivent s'assurer de la capacité de l'homme de quart à l'assurer, au vu de l'état de fatigue qu'il présente.

### **Pour les médecins des gens de mer**

- 2 - [2013-E-040](#) : Cet accident révèle une déficience relative à l'acuité visuelle qui n'a pu être détectée en visite médicale annuelle.

### **Pour les armateurs des navires de pêche**

- 3 - [2013-E-041](#) : La réglementation relative aux périodes de congés et de repos doit être respectée.



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](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411