



# Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE ENTRE LE M/T CHANTACO  
ET LE COQUILLIER *L'ÉCLIPSE*  
LE 18 FÉVRIER 2013 EN BAIE DE SEINE**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2013

## ABORDAGE ENTRE LE M/T *CHANTACO* ET LE COQUILLIER *L'ÉCLIPSE* LE 18 FEVRIER 2013 EN BAIE DE SEINE

### LES NAVIRES

#### *CHANTACO* :



Pétrolier construit en Turquie en 2007, pavillon français, registre RIF sous n° 924626.

N° OMI : 9333802 ;

Longueur hors-tout : 143,29 m ;

Jauge brute : 11793 UMS ;

Port en lourd (été) : 18729 t ;

Tirant d'eau (été) : 8,90 m ;

Propulsion : 2 x 4000 kW, 2 hélices à pas variable ;

Vitesse d'exploitation : 13,5 nœuds ;

Distance aveugle sur l'AV : 61 m ;

Zones de navigation : Atlantique, Manche, Baltique.

Propriétaire : SEA-tankers shipping. Affrètement à temps par TOTAL.

Cargaison : 16427 t de VGO (Vacum Gasoil high sulfur, produit noir servant d'additif) chargées à Donges à destination du Havre.

Tirants d'eau AV et AR : 8,65m.

#### Radar et VDR du *CHANTACO* :

Le plotting n'est pas automatique ; les navires pris en compte (Target) sont sélectionnés par l'opérateur.

L'alarme visuelle « Collision » apparaît en rouge pour un navire sélectionné dont le CPA limite est atteint (réglé à 1 mille), même si ce navire est éloigné.

Sauvegarde des données VDR effectuée conformément aux consignes du constructeur. Le VDR enregistre les données du radar 3 cm, mais l'image restituée est incomplète : **3 des 6 fenêtres de données ARPA ne sont pas visibles.**

#### *L'ÉCLIPSE* :



Chalutier coquillier à coque en bois et superstructures en aluminium. Construit en 2006, immatriculé 914388 à Caen.

Longueur hors-tout : 11,30 m ;

Jauge brute : 21,75 UMS ;

Propulsion : 161 kW ;

AIS : uniquement récepteur, alarme visuelle pour les navires en route de collision ;

Radar : placé face à l'avant au-dessus des carreaux de passerelle, sans système anticollision.

Navire armé en 3<sup>ème</sup> catégorie. Marées à la coquille Saint-Jacques d'une durée moyenne de 36 heures. Le port base est Trouville.

### LES ÉQUIPAGES

#### *CHANTACO* :

Équipage composé de Français, de Roumains et de Philippins.

**Capitaine** : Français, 57 ans. Fonctions de capitaine ou de subrécargue depuis 1997. Navigue pour la compagnie depuis 2003.

**Second capitaine** : Français, 31 ans. Navigue dans la fonction de second capitaine à bord du *CHANTACO* depuis 3 ans. Était de quart au moment de la collision.

**Matelot de quart** : Philippin, 35 ans. A une bonne connaissance du navire.

#### **L'ECLIPSE :**

Trois membres d'équipage (occasionnellement quatre).

**Patron** : 27 ans, breveté capitaine 200 (juin 2011). À bord de *L'ECLIPSE* depuis septembre 2006. Assure la fonction de patron pendant les congés du patron-armateur depuis janvier 2012. De quart au moment de la collision.

**Matelot** : 43 ans, certificat de capacité (juin 1991). À bord de *L'ECLIPSE* depuis juin 2008. Assure également des intérim de patron. De quart peu avant la collision.

#### **LES FAITS**

##### **Météo :**

SITREP du CROSS Jobourg : vent de sud-est 13 nœuds, mer 3, visibilité 10 milles.

##### **Heures locales (UTC+1)**

À **03h50**, le *CHANTACO* fait route au 114° à 10 nœuds à destination du Havre. Le second capitaine arrive en passerelle et la relève de quart s'effectue conformément aux consignes permanentes de la compagnie.

**Pendant la suite du quart**, les radars 3 cm et 10 cm du *CHANTACO* sont en fonction, en présentation « off center ». Le second capitaine se tient indifféremment à proximité de l'un des deux écrans. Le matelot de quart fait la veille aux jumelles. La situation est maîtrisée et les deux hommes parlent entre eux.

*L'ECLIPSE*, en pêche depuis plus de 24 heures, effectue des traits d'ouest en est sous pilote automatique, dans la limite de la zone 7 (000°35'W - 000°17' W).

À **04h20**, le patron confie le quart au matelot qualifié.

De **04h24** à **04h25**, radar 3 cm du *CHANTACO* : apparition des données ARPA d'un navire plus rapide faisant la même route (n° 31). Un autre navire (n° 32, *L'ECLIPSE*) est pris en compte à environ 4,5 milles sur tribord avant, le CPA est de 0,4 mille, le cap au 120° – 125°.

(Les données ARPA de l'écho n° 32 ne sont pas visibles sur l'enregistrement VDR).

De **04h27** à **04h28**, l'officier de quart du *CHANTACO* confirme son ETA en rade du Havre. Le poste à quai étant occupé, il reçoit l'autorisation de se diriger vers la zone de mouillage n° 2.

À **04h42**, le navire n° 31 est sur l'avant du *CHANTACO* à 2,77 milles, en s'éloignant ; le navire n° 32 (*L'ECLIPSE*) est à la même distance à environ 1 quart tribord.

*L'ECLIPSE* poursuit sa route de pêche, cap à l'est à environ 3 nœuds.

À **04h50**, le matelot de *L'ECLIPSE* réveille le patron pour le virage de la drague tribord. Lorsque celui-ci arrive en timonerie, le matelot lui indique qu'il y a un cargo à proximité, sans plus de détails.

Le patron voit un cargo traversier, à priori le n° 31, clair sur tribord avant, mais pas le *CHANTACO* qui le rattrape.

À **04h53**, le matelot se rend sur le pont. Le patron commence à virer la drague tribord, à partir du pupitre des commandes hydrauliques, placé en timonerie face à l'arrière.

À **04h54**, l'écho radar du navire n° 32 (*L'ECLIPSE*) faiblit par intermittence. Il est à environ 1,4 mille du *CHANTACO*. Son CPA de 0,4 mille est stable (donnée non visible sur l'enregistrement VDR).

À **04h55** l'alarme visuelle « Collision » apparaît en rouge sur l'écran 3 cm du *CHANTACO*.

Les deux matelots de *L'ECLIPSE* sont occupés à vider la drague tribord, celle de bâbord étant toujours à l'eau, à une douzaine de mètres sur l'arrière.

Le patron n'a pas détecté la présence du *CHANTACO*, bien qu'à priori « en alarme » sur l'écran de l'AIS.

À **05h00**, le navire n° 32 (*L'ECLIPSE*) est à environ 0,8 mille. Nouvelle alarme visuelle « Collision ». Pour l'équipe de quart du *CHANTACO*, la situation est claire.

À **05h02**, le second capitaine du *CHANTACO* règle le radar 3 cm sur l'échelle 3 milles. Puis il lance un appel vers le navire de pêche (dont il ignore le nom) par VHF voie 16. En l'absence de réponse, il passe en barre manuelle.

À **05h03**, *L'ECLIPSE* arrive en limite est de la zone 7. De ce fait, le patron prend la barre en manuel et amorce un changement de cap à 180° par bâbord pour un nouveau trait cap à l'ouest. *L'ECLIPSE*, pendant sa giration cap aux environs du 320°, passe ainsi dans la « zone aveugle » du *CHANTACO*, sur son bâbord.

L'un des matelots sur le pont de *L'ECLIPSE* alerte le patron de l'extrême proximité d'un cargo.

Le second capitaine du *CHANTACO* entreprend une manœuvre d'urgence (barre toute à droite et pas des deux hélices en arrière). Le matelot se rend sur l'aileron bâbord et indique au second capitaine « *almost clear* » (presque paré).

À **05h04**, le sifflet du *CHANTACO* est actionné. Malgré la réaction rapide du navire aux ordres de barre et de changement de pas, *L'ECLIPSE* est aspiré dans les formes bâbord avant du *CHANTACO*.

La coque et le portique de *L'ECLIPSE* raguent sur le bordé du *CHANTACO*. Le patron ralentit et met la barre toute à droite pour tenter de se dégager.

De l'aileron bâbord, le timonier puis le second capitaine du *CHANTACO* aperçoivent trois hommes sur le pont du navire de pêche. Réveillé par les vibrations et le sifflet, le commandant du *CHANTACO* arrive à la passerelle.

Peu après, les deux navires rendent compte de la situation au CROSS Jobourg, le *CHANTACO* s'inquiétant des dommages provoqués à *L'ECLIPSE*.

Des rondes de sécurité sont effectuées à bord des deux navires. En l'absence de voie d'eau, *L'ECLIPSE* fait route vers Port-en-Bessin (port doté d'un chantier pour réparations). Le *CHANTACO* reprend sa route vers Le Havre.

Sauvegarde des données VDR du *CHANTACO*.

## CONSÉQUENCES

*L'ECLIPSE* : perte d'exploitation supérieure à 4 semaines pour réparations.

*CHANTACO* : traces de « ragage » dans les formes bâbord.

## CONCLUSION

### À bord du *CHANTACO* :

Bien que rattrapant le navire de pêche, le second capitaine a évalué la situation à partir d'une prédiction, a priori fiable, d'un CPA stable. De ce fait, il n'a modifié ni son cap ni sa vitesse.

Les consignes de la compagnie sont cependant de conserver un CPA qui ne soit pas inférieur à 1 mille.

Depuis le départ de Donges, alternance des périodes de travail et de repos ne générant pas une fatigue particulière de l'équipe de quart.

### À bord de *L'ECLIPSE* :

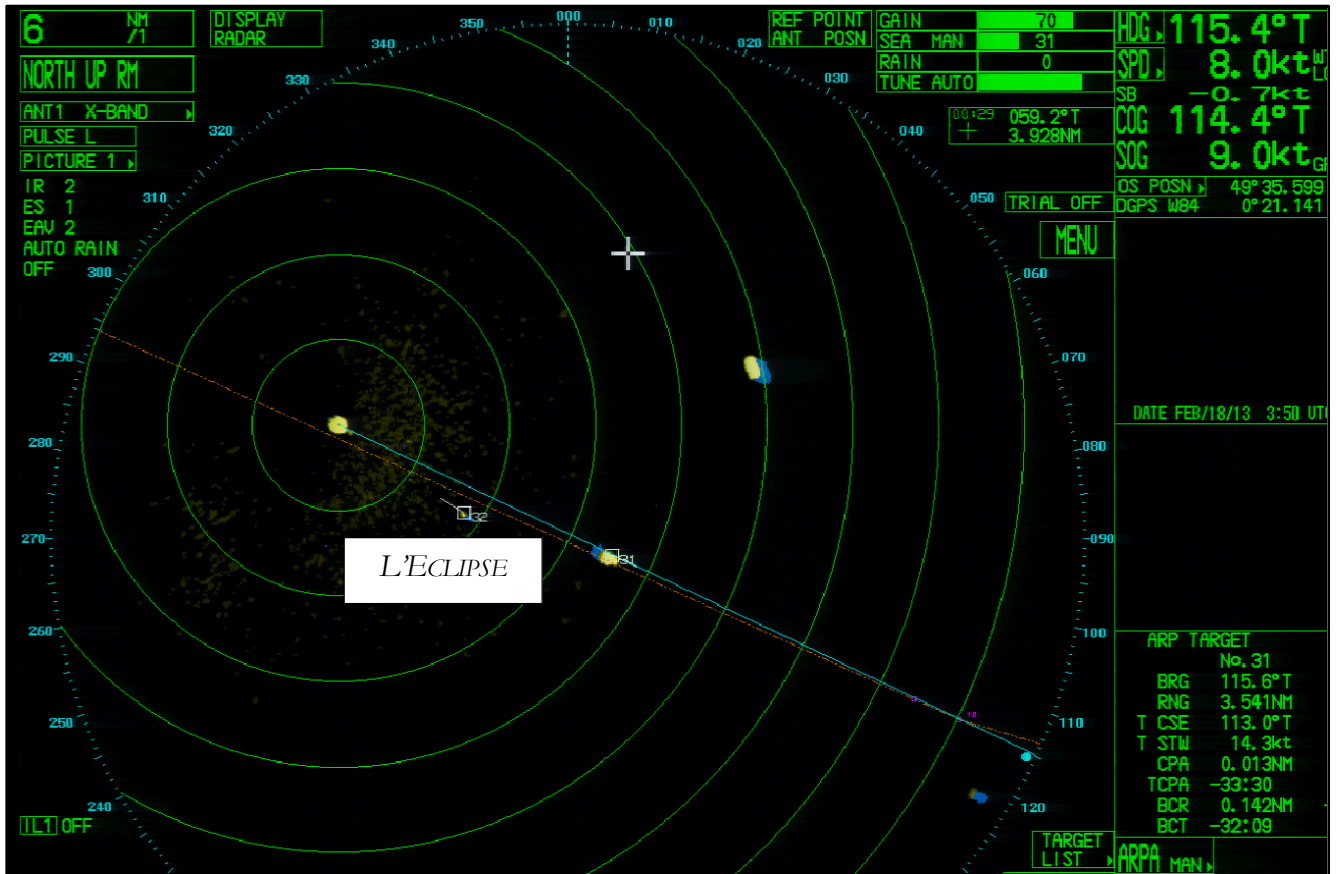
Les efforts d'attention du matelot de quart, puis du patron lorsqu'il monte en passerelle, sont concentrés sur la proximité de la limite est de la zone de pêche et la manœuvre des engins de pêche, cette fois au détriment de la veille visuelle et radar (ou AIS).

Fatigue de l'équipage due à des périodes de repos brèves et irrégulières dans les dernières 24 heures.

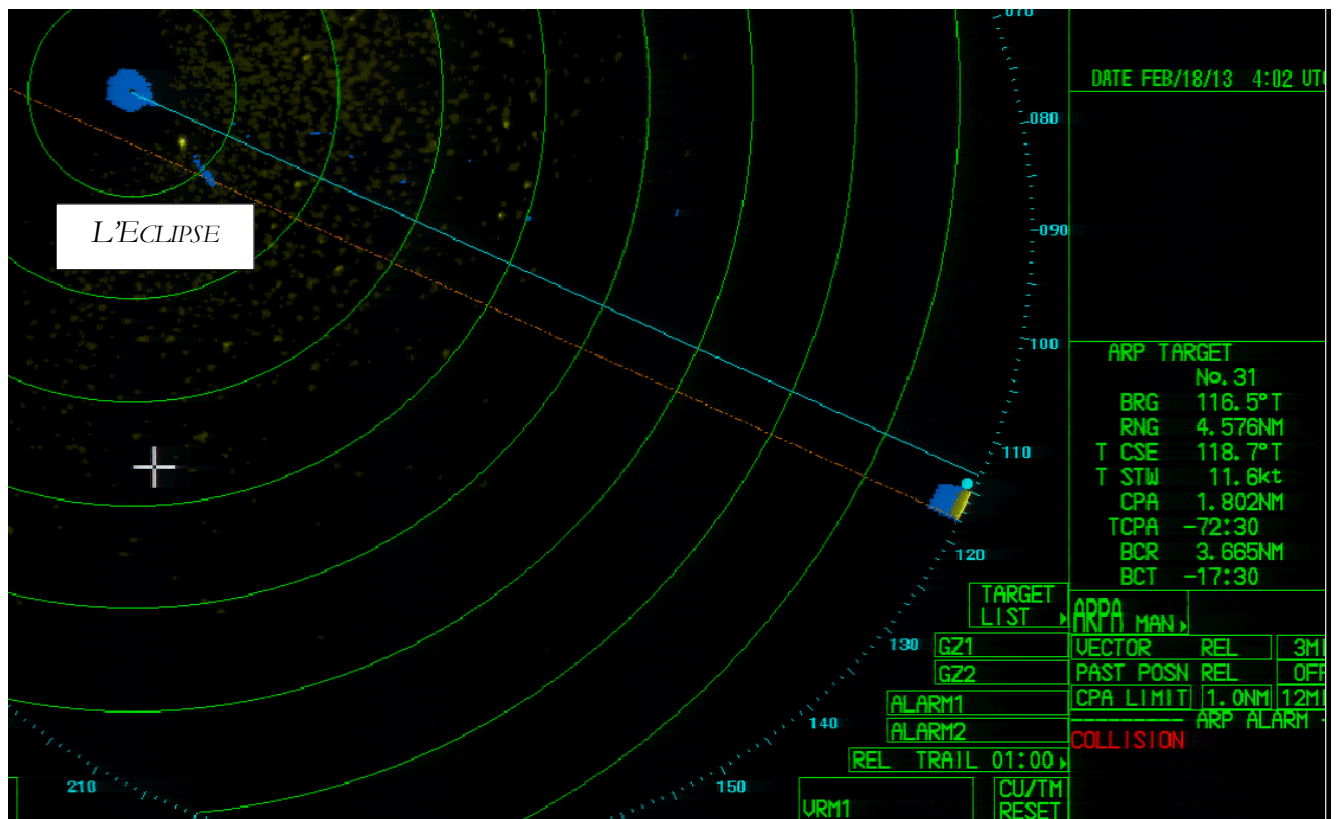
## ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2013-E-029 : À bord des navires de commerce, les officiers de quart doivent être attentifs au risque de changement de cap inopiné des navires de pêche.
- 2 - 2013-E-030 : La concentration sur les tâches liées à la pêche ne doit pas s'exercer au détriment d'une veille attentive.
- 3 - 2013-E-031 : La qualité des enregistrements VDR des navires de commerce doit être contrôlée périodiquement (relecture d'une sauvegarde).

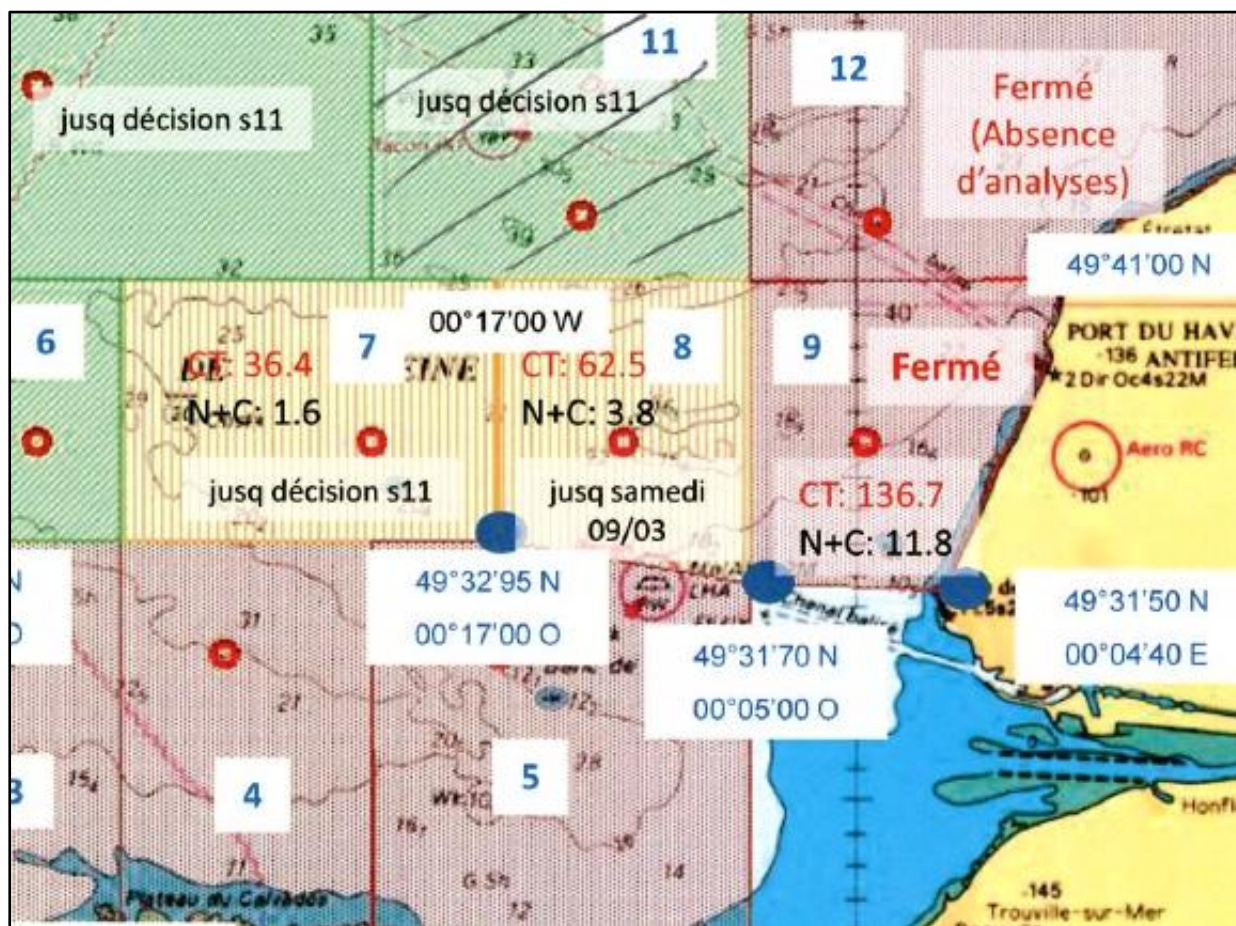




Situation à 04h50 – Échelle 6 milles



Situation à 05h02 – Échelle 3 milles – Alarme de risque de collision (CPA inf. à 1 mille)



Zones de pêche à la coquille en Baie de Seine



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