



## Rapport d'enquête simplifié

### **NAUFRAGE DU LIGNEUR *MAIATZEKO LOREA* SURVENU LE 19 AVRIL 2014 AU LARGE DE CAPBRETON**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 2015

# NAUFRAGE DU LIGNEUR *MAIATZEKO LOREA* SURVENU LE 19 AVRIL 2014 AU LARGE DE CAPBRETON

## LE NAVIRE



Le *MAIATZEKO LOREA* est un ligneur en polyester construit en 1982 par les chantiers Beneteau. Il est immatriculé à Bayonne sous le n° 554672 et est autorisé à naviguer en 3<sup>ème</sup> catégorie.

### Principales caractéristiques du navire :

Longueur hors-tout : 9,50 m ;  
Largeur : 3,60 m ;  
Jauge : 8,05 UMS ;  
Franc Bord : 500 mm ;  
Moteur : Boni 103 kW ;  
Vitesse maxi : 8 nœuds.

Il a été remotorisé à puissance identique en 2011.

La coque est divisée en 3 compartiments (poste avant, compartiment machine, cale à glace et local barre) non étanches, conformément à la réglementation en vigueur à cette époque. Tous ces compartiments communiquent entre eux par un réseau d'anguillers.

Deux moyens d'assèchement équipent le navire : une pompe électrique à déclenchement automatique reliée à une alarme visuelle et sonore en passerelle et une pompe de cale attelée au moteur principal.

Son permis de navigation était valide jusqu'au 3 juin 2014.

Il est exploité à Saint-Jean-de-Luz comme ligneur au merlu de janvier à septembre et à la pêche des algues à la drague du mois d'octobre au mois de décembre.

Ce navire est en vente depuis plusieurs mois, étant appelé à être remplacé par un nouveau navire en construction.

## L'ÉQUIPAGE

L'équipage est composé de 2 marins :

Le patron mécanicien, qui est aussi le propriétaire du navire, est âgé de 32 ans. Il est titulaire du certificat de capacité, du certificat restreint d'opérateur et du certificat de base à la sécurité.

Le matelot est âgé de 43 ans, il est titulaire du permis de conduire les moteurs marins et du certificat de base à la sécurité. Il navigue régulièrement sur le navire depuis 2013.

Les deux marins sont à jour de leur visite médicale d'aptitude.

## L'ÉVÈNEMENT

### Heures locales (UTC+2) :

Les conditions météo sont bonnes (source Météo France) : Mer calme et vents d'E 2, la visibilité est supérieure à 5 milles.

Le *MAIATZEKO LOREA* appareille le **19 avril 2014** du port de Saint-Jean-de-Luz vers **04h30** à destination de sa zone de pêche habituelle en cette saison, le lieu-dit « Gaztelu » sur les accores du gouffre de Capbreton, à 12 milles de terre.

À partir de **05h30**, le matelot commence à « boëtter » les lignes à merlus pour les poser en arrivant sur les lieux de pêche. Le matériel de pêche, ce jour-là, se compose de 3 palangres de 500 hameçons chacune.

Vers **06h40**, le matelot informe son patron d'un enfoncement anormal sur l'arrière et que la sortie de l'échappement humide est immergée. Le patron débraye alors le moteur et descend dans la ma-

chine pour actionner sa pompe de cale attelée. Il ne peut alors manœuvrer la vanne de la pompe car le compartiment est envahi jusqu'au niveau des culasses.

À ce moment, le moteur stoppe et les tentatives de redémarrage échouent.

Une investigation des autres compartiments révèle un envahissement de la glacière et du poste avant.

L'assiette du navire devient négative et les formes avant s'enfoncent fortement, la passerelle, située au tiers avant, est à son tour envahie.

À **07h00**, le patron décide d'abandonner le navire, il envoie un appel par VHF canal 10. Le *NAHIKARI*, un ligneur en opération de pêche qui se trouve à 3 milles, le prévient de son arrivée sous peu.

Le radeau de sauvetage est déclenché et les deux hommes embarquent sans difficulté, équipés de leur brassière de sauvetage. Ils percutent alors 3 fusées parachutes.

Vers **07h05**, le *MALATZEKO LOREA* sombre par l'avant à 11,6 milles, dans le 303° de la Pointe Saint-Martin, par 43°35,93' N et 001°46,61' W, par plus de 500 m de fond avec 350 litres de gasoil dans ses caisses.

La radiobalise de détresse Sarsat-Cospas se déclenche et l'information est reçue au CROSS Étel à **07h19**.

À **07h20**, ouverture d'une opération SAR par le CROSS Étel.

À **07h26**, contact VHF entre le CROSS Étel et le *NAHIKARI* qui se rend sur zone ainsi que 5 autres navires de pêche.

À **07h31**, diffusion d'un Mayday Relay.

À **07h38**, le *NAHIKARI* récupère les deux naufragés sains et saufs.

À **07h41**, le canot tout temps *CAPITAINE JORLIS* (SNS 079) de Bayonne est engagé.

À **08h15**, le canot SNS 079 appareille.

À **08h58**, le canot SNS 079 arrive sur zone et le *NAHIKARI*, resté sur ses lieux de pêche, transfère les deux hommes sur le canot de sauvetage.

À **09h15**, à l'issue d'une conférence à trois : SNS 079 / CROSS Étel / SCMM (SAMU de Coordination Médicale Maritime) 64, l'accueil à quai des deux naufragés s'avère inutile.

À **09h49**, le canot SNS 079 débarque les deux naufragés à Saint-Jean-de-Luz.

À **13h25**, après 3 heures 30 de recherches, le canot de sauvetage récupère et désactive la balise de détresse Sarsat-Cospas. Une légère irisation a été constatée à la position du naufrage.

## LES CONSÉQUENCES

Le navire a été perdu.

Aucun marin n'a été blessé ni n'a eu un arrêt de travail à la suite de ce naufrage.

## OBSERVATIONS / ANALYSE

Aucun choc sur la coque n'ayant été rapporté par les marins, le plus vraisemblable est que l'envahissement du navire s'est produit d'abord dans le compartiment machine.

Selon le patron, qui était en timonerie, l'alarme de montée d'eau n'a pas fonctionné et la pompe électrique ne s'est pas déclenchée.

Le *BEA*mer s'étonne que l'eau ait dû atteindre le niveau des culasses pour que l'équipage se rende compte de la situation.

Le navire, ayant coulé dans une zone très profonde, n'a pas été renfloué. Seules quelques hypothèses peuvent être faites pour expliquer l'envahissement.

### Le tube d'étambot

Le joint tournant du passage de l'arbre dans l'étambot a pu se dégrader, mais la bague hydro-lube à la sortie de l'étambot aurait limité l'entrée d'eau.

Cette hypothèse est donc incompatible avec la rapidité d'envahissement qui a été constatée.

### La vanne de coque de réfrigération

La vanne de coque de réfrigération du moteur a pu se détériorer. Cette hypothèse est peu vraisemblable pour deux raisons :

- l'élévation de la température du moteur, due à l'interruption de sa réfrigération, aurait nécessairement alerté le patron ;
- l'origine de ce type d'avarie est généralement liée à la corrosion électrolytique ce qui ne se produit pas sur un navire en polyester.

## L'échappement humide

Ce navire était équipé d'un système d'échappement humide avec un « water box » de type Vétus. La rupture de la conduite à la sortie du collecteur n'aurait pas pu provoquer, en termes de débit, un envahissement important du compartiment.

En outre, cette rupture est d'autant moins probable que le navire était peu chargé et qu'il faisait route dans de bonnes conditions de mer.

## Le refoulement de la pompe de service général

La pompe de service général est affectée, via une vanne trois voies, soit au cheval ou tourillon du bord, soit à l'assèchement du compartiment machine. Son débit est important (12 à 15 m<sup>3</sup>/heure) car, avant l'acquisition du navire par le patron actuel, elle alimentait deux gros viviers à homards.

L'hypothèse la plus probable est que pendant le transit jusqu'aux lieux de pêche, le matelot étant occupé à « boëtter » les palangres, la durite de sortie de cette pompe (un tuyau souple serré par 2 colliers) se soit rompue.

L'envahissement rapide du compartiment machine peut être expliqué par l'importance du débit de cette pompe.

## L'ALERTE

Lorsque le patron a constaté que le navire était envahi d'eau de mer, il a émis un appel sur VHF canal 10 qui a été retransmis au CROSS Étel par le sémaphore de Socoa. Il n'a pas déclenché son émetteur ASN.

Or l'utilisation de l'ASN et de la VHF 16 est la meilleure garantie pour transmettre une alerte fiable, efficace et rapide vers les services de secours et l'information immédiate des navires sur zone.

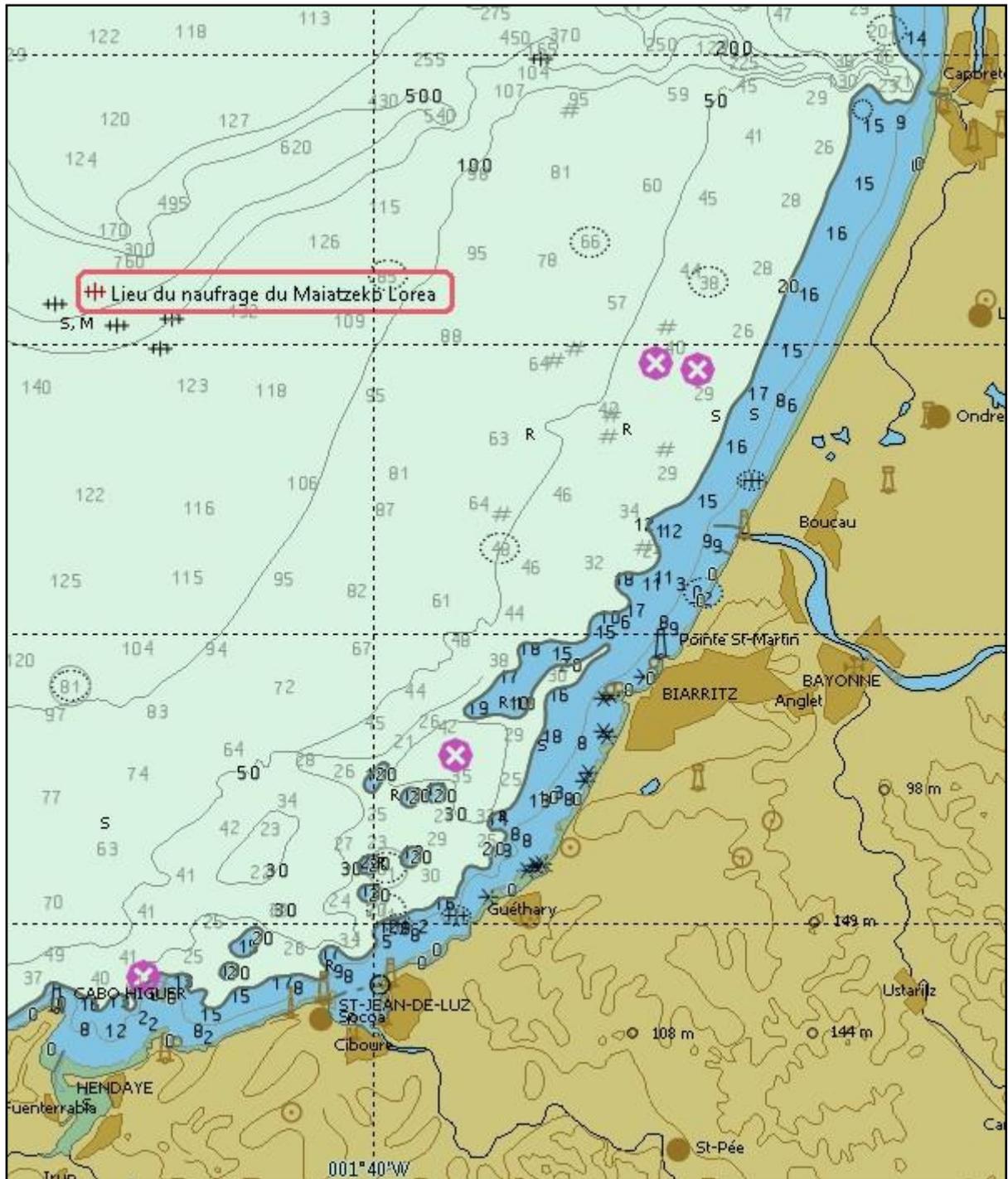
## CONCLUSION

Peu avant d'arriver dans sa zone de pêche, le *MALATZEKO LOREA* a rapidement sombré à la suite d'un envahissement important dont la cause n'a pas été déterminée avec certitude.

L'équipage a été rapidement secouru par d'autres pêcheurs présents à proximité.

## ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2015-E-035 : Les contrôles avant appareillage devraient comprendre un test de l'alarme voie d'eau.
- 2 - 2015-E-036 : L'alerte vers le CROSS compétent doit être privilégiée en utilisant les équipements du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer, notamment l'ASN, et le canal 16 de la VHF.
- 3 - 2015-E-037 : Pour les navires de pêche de longueur inférieure à 12 m construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1990, l'absence de compartimentage étanche les rend plus vulnérables à l'envahissement par l'eau de mer (cf. les rapports d'enquêtes sur les événements de mer récents tels : *ALEXIS*, *L'OKEANOS*...)





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



FRANCE  
2009092411