



Rapport d'investigation préliminaire

M/V MARTE / M/V CARLA

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

CONTACT ENTRE LE M/V *MARTE* ET LE M/V *CARLA* SURVENU EN SEINE LE 10 AVRIL 2011

NAVIRES ET ÉQUIPAGES

MARTE :

Gazier (LPG) construit en 2004 - L : 75 m - Jauge : 2708 - **Propulsion : 2 Schottel** - TE : 5,60 m - Pavillon : Malte - Armement : Maritime Performances BV (Pays-Bas).

Équipage : officiers russes et lettons, marins philippins.

CARLA :

Vraquier construit en 2006 - L : 108 m - Jauge : 5581 - TE : 4,30 m - Pavillon : Antigua & Barbuda - Armement : Dohle M. (Allemagne).

Équipage : conforme STCW.

LES FAITS

Conditions météo et marée :

SITREP : vent : 235° - 3 noeuds - visibilité : 6 milles - marée : BM à 10h06.

Heures locales (UTC+2)

À 11h06, un pilote de Seine embarque à bord du *MARTE* sur rade de La Carosse à destination du poste BJ3.

À 11h10, un autre pilote de Seine embarque à bord du *CARLA* sur rade de La Carosse à destination de Rouen.

À 11h20, le *CARLA* engaine le chenal de Rouen par le travers de la bouée 2.

À 11h25, le *MARTE* engaine le chenal de Rouen au couple 3-4, le *CARLA* se trouvant derrière lui.

À 11h46, par le travers du couple de bouées 11 - 12, alors que le *MARTE* réduit l'allure pour faciliter la manœuvre de dépassement du *CARLA*, il est privé de propulsion et de capacité de gouverne. Le *MARTE* abat rapidement sur la gauche. Le pilote du *MARTE* alerte son collègue du *CARLA* de l'avarie et mouille l'ancre tribord.

À ce moment, le *CARLA* est en train de dépasser le *MARTE*. Le pilote du *CARLA* stoppe la machine puis remet en AV toute, barre toute à gauche.

À 11h47, malgré la manœuvre, le *MARTE* vient toucher le *CARLA* sur l'avant tribord, à hauteur du château, alors que les deux navires sont à 2 encablures en aval du couple de bouées 13 - 14.

Le pilote du *CARLA* remet la barre à droite pour revenir dans l'axe du chenal.

À 11h50, le *MARTE* est mouillé à 200 m en aval du couple 13 - 14. Le pilote informe Rouen Port Control (RPC) de la situation.

Après avoir fait sonder les capacités du navire et constaté la déformation du bordé tribord, le pilote du *CARLA* remet en route vers Rouen.

À 11h55, inspection visuelle de la coque du *MARTE* et sonde des ballasts : pas de voie d'eau suspectée.

À 12h15, le propulseur d'étrave du *MARTE* et la machine bâbord sont de nouveau disponibles (la machine tribord est toujours en avarie).

À 12h20, l'armateur du *CARLA* demande au cdt de retourner sur rade de La Carosse pour inspection du navire.

À 12h46, alors que le *CARLA* est à la hauteur d'Honfleur, son armateur change d'avis.

À 12h50, le *CARLA* évite à l'aval de la bouée 18, cap vers Rouen.

À 13h04, le *MARTE* a viré son ancre et fait route vers la zone 2 du mouillage d'attente de Rouen.

À 14h50, débarquement du pilote du *MARTE*.

À 14h55, débarquement du pilote du *CARLA* à Caudebec-en-Caux.



Vue du « Rudder-Propeller » SCHOTTEL

CONSÉQUENCES

Tableau du convertisseur tribord du *MARTE* hors d'usage. Déformations sur le bulbe et le bordé.

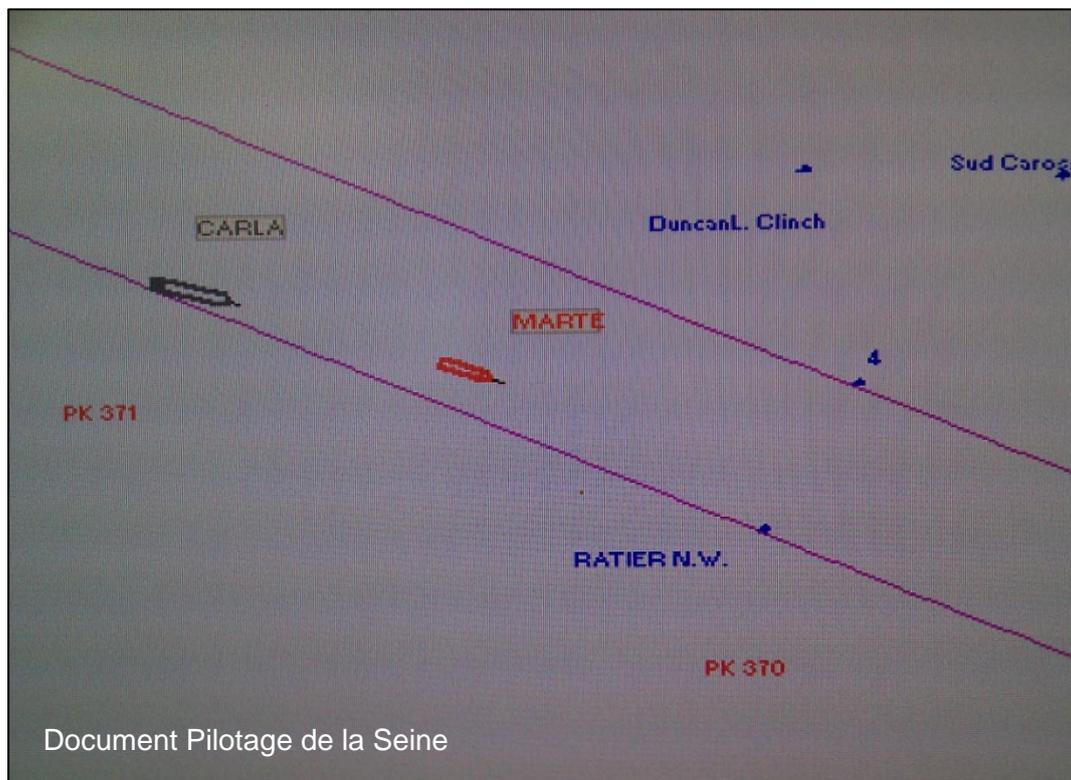
Visite PSC du *MARTE* au Havre (contrôle par l'État du port) : 3 déficiences, pas de détention.

CONCLUSION

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

L'intérêt d'un système, a priori redondant, n'est pas prouvé si la probabilité de « perte totale » de propulsion et de barre subsiste, notamment à bord d'un gazier.



Situation au niveau du couple 3 (Ratier NW) – 4.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411