



Rapport d'enquête simplifié

**COLLISION ENTRE LE *SALVATORE CAFIERO*
ET LE *NAUSICAA* LE 22 AVRIL 2012
À L'ENTRÉE OUEST DE LA MANCHE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juillet 2013

COLLISION ENTRE LE *SALVATORE CAFIERO* ET LE *NAUSICAA* LE 22 AVRIL 2012 A L'ENTRÉE OUEST DE LA MANCHE

LES NAVIRES ET LES ÉQUIPAGES

Le *NAUSICAA*



Le *NAUSICAA* est un chalutier en acier, construit en 1994. Il bat pavillon français.

Immatriculation : PL 878368 ;
Indicatif radio : FKJW ;
Longueur hors tout : 24,48 mètres ;
Largeur : 7,41 mètres ;
Jauge Brute : 168,70 UMS ;
Propulsion : CATERPILLAR 738 kW.

Il est armé en 2^{ème} catégorie (pêche au large).
Son certificat de franc bord et son permis de navigation sont en cours de validité.

Son équipage, conforme à la décision d'effectif du 04 novembre 2011, est constitué de sept marins, un patron, un second, un chef mécanicien et quatre matelots.

Le patron, âgé de 50 ans, est titulaire du brevet de capitaine 200 et est à jour de sa visite médicale annuelle.

Le second, âgé de 34 ans, est titulaire du brevet de lieutenant de pêche et est à jour de sa visite médicale annuelle.

Le *SALVATORE CAFIERO*



Le *SALVATORE CAFIERO* est un minéralier construit en 2001. Il bat pavillon italien.

N° OMI : 9183221 ;
Indicatif radio : IBTW ;
Longueur hors tout : 225 mètres ;
Largeur : 32,26 mètres ;
Port en lourd : 75 668 tonnes.

Il est chargé de 73 886 tonnes de charbon en provenance de Norfolk (USA) à destination d'Anvers (Belgique).

Son équipage est composé de 22 personnes.

L'ÉVÈNEMENT

Heures locales (UTC+1)

Conditions météorologiques (SITREP) : vent de sud-ouest 6 à 7 beaufort, mer agitée force 4, visibilité 10 milles.

Le **22 avril 2012**, le *NAUSICAA* est en route au 355° à 8 nœuds, à destination de ses lieux de pêche et le *SALVATORE CAFIERO* au 073° à 13,2 nœuds, à destination d'Anvers.

Ils entrent en collision à **17h24**, à 38 milles dans le 140° du Cap Lizard, par 49° 30' N et 004° 35' W.

Cet accident n'a fait aucun blessé.

Les enquêteurs du *BEAmer* n'ont pas rencontré les membres de l'équipage du *SALVATORE CAFIERO*, ni pu se procurer les enregistrements du VDR. L'analyse de la collision est établie à partir du rapport de mer du capitaine du cargo transmis au CROSS CORSEN et des déclarations de l'homme de quart du chalutier *NAUSICAA*.

CHRONOLOGIE :

Le **22 avril 2012**, le patron et le second du *NAUSICAA* embarquent après une semaine de repos. Le navire appareille du port de Roscoff à **10h30** en compagnie du chalutier *HERMINE* (du même armement) en direction de leurs lieux de pêche.

À **16h30**, le patron décide d'aller se reposer une heure avant l'arrivée sur les lieux de pêche, prévue vers 18h00. Il est remplacé en passerelle par le second.

Le *NAUSICAA* est en route au 350°/355° sous pilote automatique à 8 nœuds. Il se situe à ce moment entre le trafic montant et descendant et entre le DST d'Ouessant et celui des Casquets.

L'*HERMINE* est 2 milles environ sur l'avant.

Les deux radars sont en fonction, l'un sur 3 milles et l'autre sur 6 milles, couplé avec le système ARPA. Aucune alarme sonore anticollision n'est activée sur ces deux radars.

Le système AIS est activé. L'alarme sonore anticollision, réglée sur 0,5 mille, est activée selon les dires du patron alors que, selon le second prenant le quart, elle ne l'est pas.

Vers **16h40**, contact VHF canal 16 avec un premier navire en provenance de la voie descendante du DST des Casquets, se dirigeant vers Ouessant. Le *NAUSICAA* manœuvre pour passer sur son arrière puis poursuit sa route vers ses lieux de pêche.

Vers **17h00**, à bord du *SALVATORE CAFIERO* en route au 073° à 13,2 nœuds, le second capitaine, de quart en passerelle, pointe deux échos radar et reconnaît à la vue, sur son tribord, deux navires de pêche à environ 5 milles en route au 358° à 8 nœuds.

Il relève le navire de pêche *NAUSICAA* dans le 115° et il estime qu'il passera à 3 encablures (550 mètres) sur l'arrière.

Il constate qu'il n'a pas de marque de pêche.

Le second capitaine appelle le *NAUSICAA* sur VHF pour connaître ses intentions. Pas de réponse de ce dernier.

Or, deux appels ont été entendus à ce moment par le patron du chalutier *HERMINE* sur VHF canal 16.

Il déclare avoir donné 2 coups de sifflet avec la corne de brume (ce qui, conformément à la Règle 34 a de COLREG, signifie « *Je viens sur bâbord* »).

La manœuvre n'est pas connue précisément, mais son cap initial est 073° et sa route au moment de la collision est 350°/355°.

À **17h03**, le CROSS Corsen diffuse sur VHF canal 16 un bulletin météo côtier spécial.

N'étant pas intéressé par le contenu de ce bulletin, l'homme de quart à bord du *NAUSICAA* réduit à zéro le volume sonore de son récepteur VHF. Le volume sonore restera coupé jusqu'à la collision.

Vers **17h15**, l'homme de quart met le sondeur en service. Il ne réveille pas le patron car il estime être à vingt minutes de l'arrivée sur les lieux de pêche.

À cet instant, il voit sur son bâbord à quelques mètres la muraille d'un cargo de couleur noire et rouge qui le dépasse en faisant une route parallèle à la sienne (350°/355°).

Du fait de sa position au centre de la passerelle, il ne peut pas évaluer les dimensions du cargo. Il désaccouple le pilote automatique et met la barre toute à droite.

À **17h24**, le *NAUSICAA* heurte le *SALVATORE CAFIERO* au niveau de son milieu à hauteur de la cale n° 4 sur tribord.

Cette manœuvre fait venir violemment l'arrière du *NAUSICAA* sur bâbord et percute avec son portique le bordé du cargo.

Ce choc, conjugué à la vitesse relative (8 et 13,2 nœuds), à la giration en cours du *NAUSICAA* et à un clapot de sud-ouest, a pour effet de le faire pivoter de 90° et de le faire percuter avec la partie avant bâbord de son étrave le *SALVATORE CAFIERO*.

L'homme de quart du *NAUSICAA* diminue instantanément le pas d'hélice et remet la barre 10° à droite.

Le patron, arrivé en passerelle, constate que le *SALVATORE CAFIERO* se trouve sur bâbord à une

cinquantaine de mètres. Il reprend la manœuvre et fait évaluer les dégâts par le mécanicien.

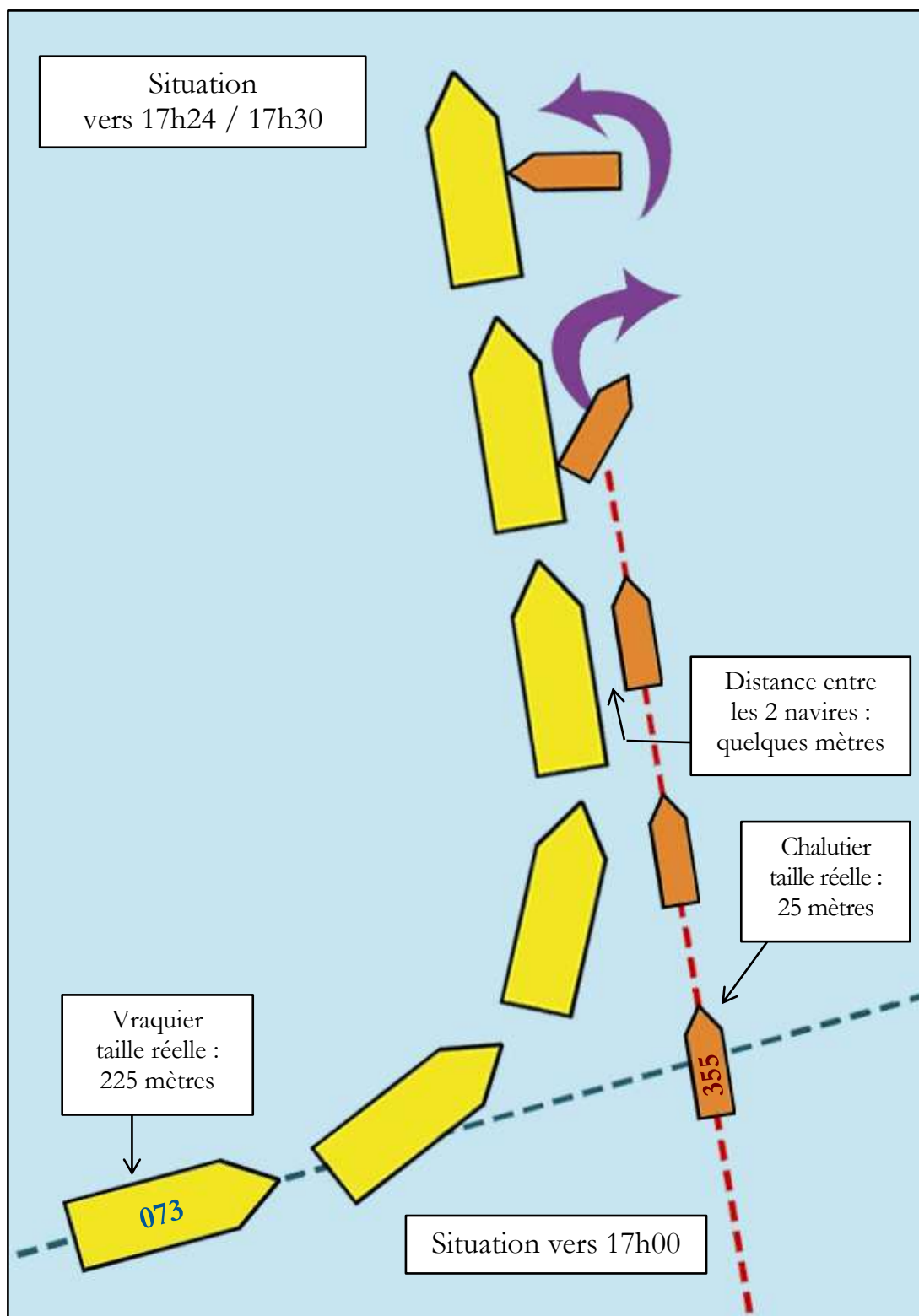
Le *SALVATORE CAFIERO* propose, par VHF, son assistance au *NAUSICAA* que ce dernier décline.

Quelques enfoncements sont constatés sur la coque. Il reprend sa route vers Anvers.

Le patron du *NAUSICAA* décide de faire route vers Saint-Malo.

À **18h30**, il rend compte au CROSS Corsen de l'évènement.

Il accoste à Saint-Malo le lendemain **23 avril 2012** à **08h40**.



ANALYSE

À bord du minéralier, l'officier de quart a détecté sur son écran radar, sur son tribord, la présence du *NAUSICAA*, ainsi que sa route et sa vitesse. 24 minutes avant l'abordage, le *NAUSICAA* est en route en situation de navire privilégié.

Estimant qu'une situation rapprochée est probable, le *SALVATORE CAFIERO*, tente de communiquer avec le chalutier par VHF sur le canal 16 (ce qui est confirmé par un autre navire présent sur zone) ainsi qu'au moyen des signaux sonores réglementaires (ce que l'homme de quart du *NAUSICAA* n'a pas confirmé).

Ces tentatives de communication demeurant sans réponse, il fait le choix, tardivement, de venir sur bâbord, contrairement à la règle 15 de la COLREG. Il est passé de la détection du danger à une manœuvre, effectuée dans l'urgence, qui l'a mis dans la situation de navire rattrapant et a conduit à l'abordage.

Quant à lui, l'homme de quart du *NAUSICAA*, au moment de la collision, a déclaré :

- qu'il n'a pas entendu les signaux sonores ;
- qu'il n'a pas entendu les deux appels sur la VHF canal 16 lancés par le *SALVATORE CAFIERO* qui lui étaient destinés ;
- qu'il avait bien identifié un écho au radar à 4 milles sur son bâbord avant, en route au nord-est, mais s'estimant « prioritaire », il ne l'a pas pris en compte.

La veille effectuée par l'homme de quart du chalutier n'a pas été suffisamment attentive puisqu'il n'a vu le *SALVATORE CAFIERO* qu'au moment où il était très proche.

La veille sur la VHF canal 16 lui aurait permis de recevoir les appels du minéralier et, même à défaut de veille visuelle, d'être informé du danger.

Le patron et le second ne sont pas d'accord sur le fait que l'alarme sonore anticollision ait été ou non activée.

CONSÉQUENCES

Des déformations sont constatées sur et sous le pont au niveau de l'étrave, qui ne mettent pas en cause la flottabilité du *NAUSICAA*.



Un montant du portique bâbord est brisé au niveau d'une soudure.



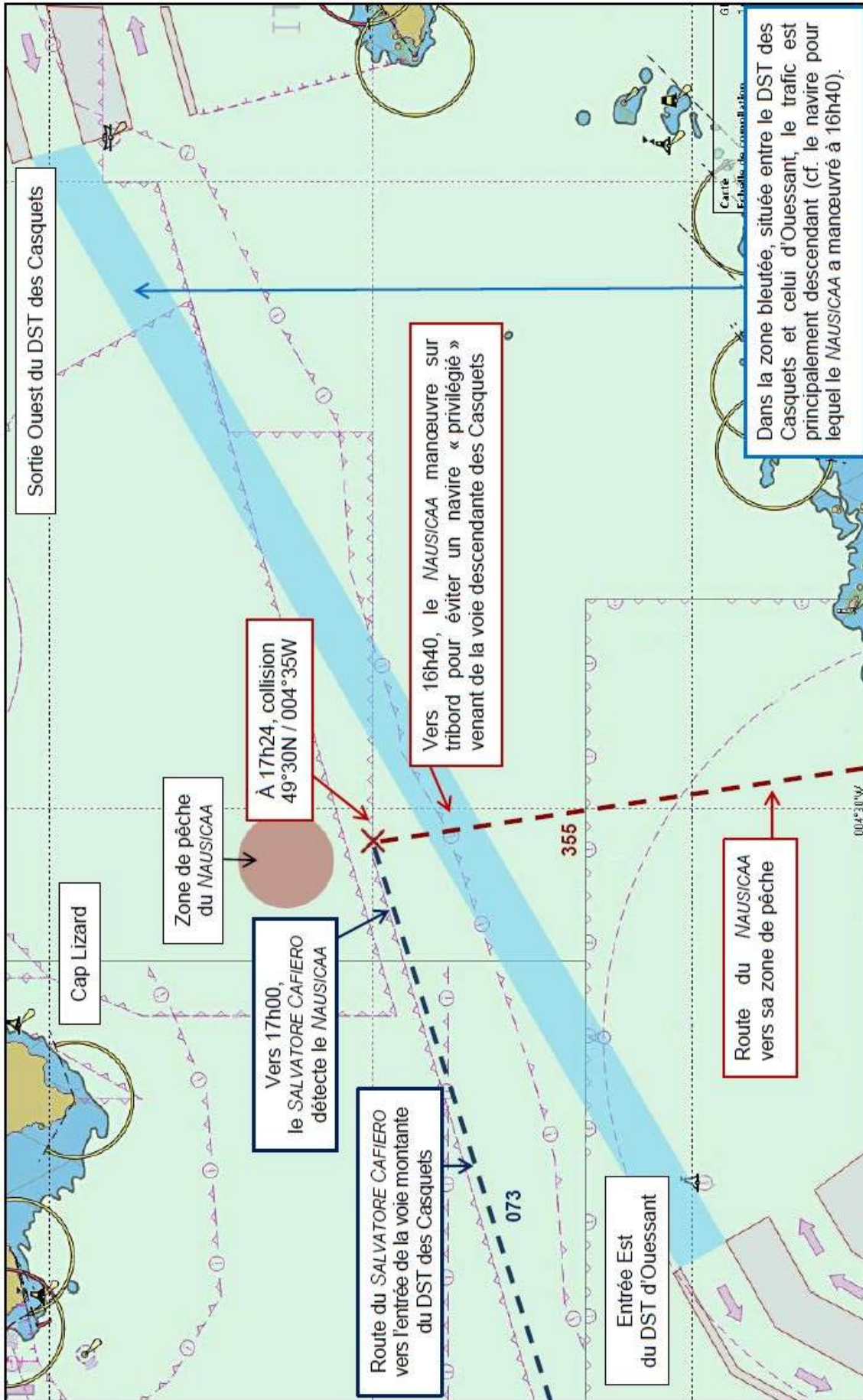
Les réparations des dommages du *NAUSICAA* ont été faites à Saint Malo et ont duré 8 jours.

Sur la coque du *SALVATORE CAFIERO*, quelques enfoncements et traces de ragage sont constatés.

ENSEIGNEMENT

1 – 2013-E-059 : À l'évidence, les règles 5, 8a et 15 de la COLREG n'ont pas été correctement appliquées.

Le *BEA*mer rappelle aux hommes de quart à bord de tous les navires qu'ils doivent respecter la COLREG.





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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411