



Rapport simplifié

**ABORDAGE ENTRE LES CHALUTIERS
VIVALDI ET LE BARON, LE 5 AOÛT 2012
AU SUD DE L'IRLANDE
(UN BLESSÉ GRAVE)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 2013

ABORDAGE ENTRE LES CHALUTIERS

VIVALDI ET *LE BARON* LE 5 AOÛT 2012 AU SUD DE L'IRLANDE (UN BLESSÉ GRAVE)

LES NAVIRES

VIVALDI :



Longueur hors-tout : 22,80 m,
Jauge brute : 127,46 UMS,
Puissance de propulsion : 368 kW,
Immatriculation : BA 766880 R,
Construction : 1991, navire en acier,
Armement : pêche au large,
Catégorie de navigation : 2,
Titre de sécurité : en cours de validité.

LE BARON :



Longueur hors-tout : 22,80 m,
Jauge brute : 129 UMS,
Puissance de propulsion : 316 kW,
Immatriculation : BA 724743,
Construction : 1993, navire en acier,

Armement : pêche au large,
Catégorie de navigation : 2,
Titre de sécurité : en cours de validité.

Les deux navires, basés à Hendaye, sont propriété d'un armement espagnol et gérés par un centre de gestion français (Pronaval à Hendaye).

Ces chalutiers pêchent au pélagique « en bœufs » et effectuaient au moment de l'accident une campagne de pêche au thon dans le Sud-Irlande.

LES ÉQUIPAGES

VIVALDI :

L'équipage est composé de 6 marins.

Le patron (blessé) et le maître d'équipage sont de nationalité française.

Le second, le chef et deux matelots sont de nationalité espagnole.

Le patron est embarqué depuis peu (14 juillet 2012). Il est dérogeaire car il ne dispose pas des temps de navigation.

Sur ce navire, le patron administrativement enregistré sur le rôle d'équipage, occupe au moment de l'accident un poste de matelot.

LE BARON :

L'équipage est composé de 6 marins.

Le patron, capitaine de pêche, et le mécanicien, sont de nationalité française.

Deux marins sont portugais, un autre est espagnol.

L'ensemble de l'équipage est expérimenté. Le patron est régulièrement embarqué depuis 2007.

LES FAITS

Conditions météorologiques (SITREP CROSS Corsen 2012/966) : vent du 310, 15 nœuds, mer agitée, houle de nord-ouest. Visibilité 15 milles. Pleine lune.

Heures TU+2

Le **5 août 2012** vers **23h15**, les deux navires se trouvent à la position 50°10'N et 012°55'W, soit à 150 milles dans le 240 du Cape Clear (Sud-Irlande). *LE BARON* est le navire maître. C'est lui qui détient l'engin de pêche, le met à l'eau et le récupère. Le rôle du *VIVALDI* est de prendre une aile du chalut et de maintenir son ouverture pendant le trait de chalut.

LE BARON ayant mis le chalut à l'eau, le *VIVALDI* se présente en remontant sur son bâbord. La vitesse du *LE BARON* est de l'ordre de 2,5 nœuds, il fait cap au NNW pour éviter un roulis excessif. Le *VIVALDI* réduit sa vitesse à 2,5 nœuds et se maintient à une distance de 25 mètres de l'autre navire. Le patron du *VIVALDI*, à partir du pont supérieur et en arrière de la passerelle, tente par au moins à quatre reprises de lancer la touline sur le pont du *LE BARON* afin de récupérer la fune de l'aile gauche du chalut.

Après quatre essais infructueux, les navires se rapprochent. Dans la manœuvre, l'avant du *VIVALDI*, sous l'action de la houle, « s'affale » sur l'étrave du *LE BARON*. Celui-ci stoppe immédiatement mais ne peut éviter le heurt de son avant bâbord avec le côté tribord du *VIVALDI* au niveau de la passerelle. Son étrave glisse ensuite jusqu'au portique du *VIVALDI*, arrachant au passage la partie supérieure d'une rambarde en arrière de la passerelle et endommageant le conteneur du radeau de survie. La barre supérieure de la rambarde arrachée vient heurter le patron qui se tenait juste en arrière de celle-ci. L'homme, qui ne portait ni casque ni VFI, est gravement blessé à la tête.

Alerté, le CROSS Corsen déclenche une EVASAN vers l'hôpital de Cork.

Les deux navires font route à la rencontre de l'hélicoptère.

Le **6 août 2012** vers **03h10**, le blessé est hélitreuillé.

Les deux navires rentrent par la suite à Douarnenez où ils sont réparés de leurs avaries.



CONSÉQUENCES

Un blessé grave.

Arrachement d'une rambarde en arrière de la passerelle du *VIVALDI*, destruction du conteneur du radeau de survie, portique légèrement endommagé.

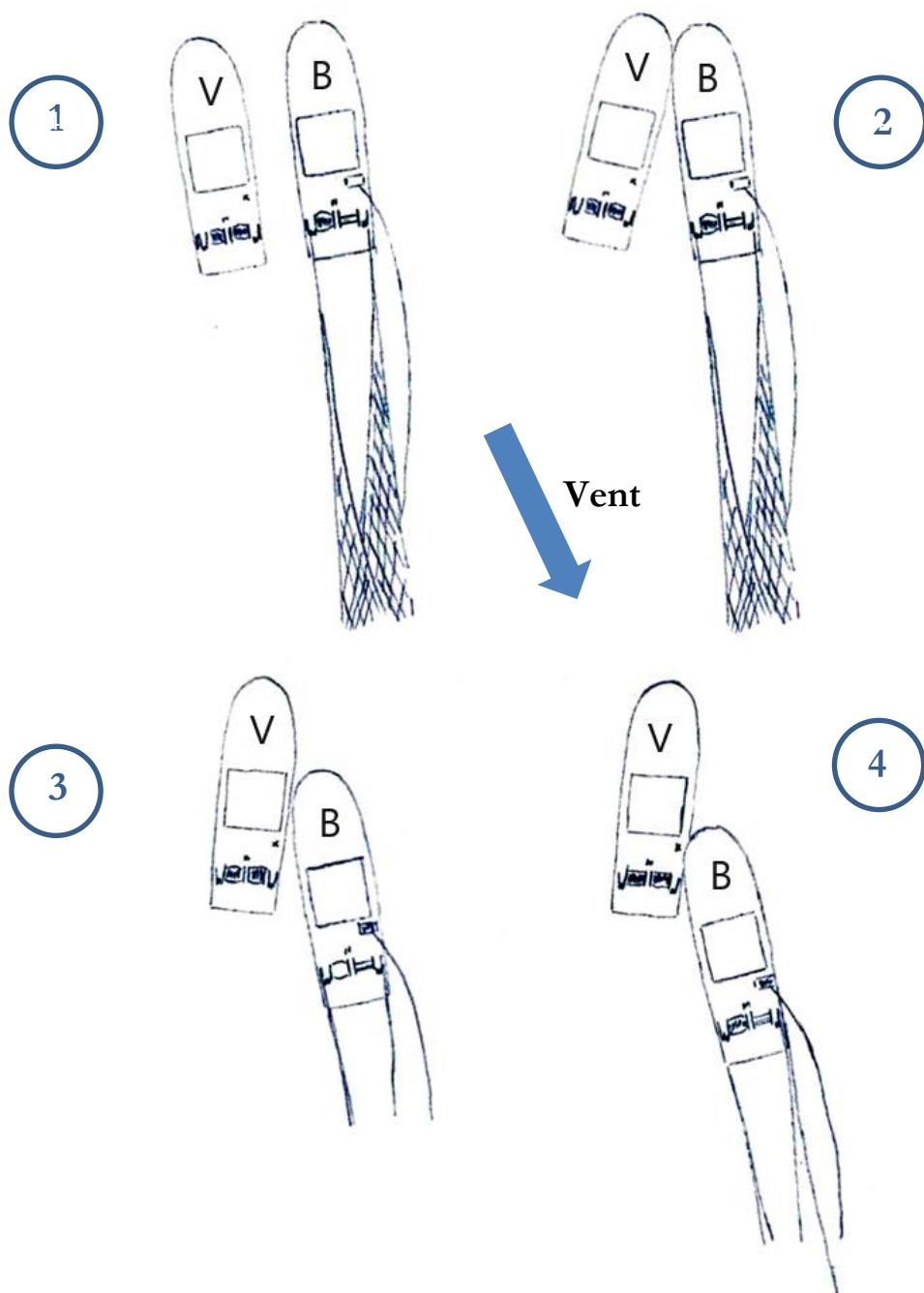
Éraflures à l'avant bâbord du *LE BARON*, au niveau de la boulingue.

CONCLUSION

Le patron du *VIVALDI* occupe le poste du matelot chargé de lancer la touline vers *LE BARON*. Il échoue à quatre reprises. Afin de faciliter le lancer, le *VIVALDI* se rapproche mais aborde l'autre navire.

Ces manœuvres sont délicates et exigent d'avoir des marins expérimentés à la barre et au lancer de touline.

De plus, le marin exposé aux risques ne portait aucun équipement individuel de protection, casque et VFI.



ENSEIGNEMENTS

- 2013-E-008 : Chaque poste clé, lors de ces manœuvres (barre, lancée de touline), doit être occupé par un marin expérimenté.
- 2013-E-009 : Porter les équipements de protection individuelle et accessoires de sécurité adaptés aux risques encourus.



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