



Rapport d'enquête technique

***ADJA NDOUMBE III***  
***MN EIDER***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

## **ABORDAGE**

**ENTRE LE CHALUTIER**

***ADJA NDOUMBE III***

**ET LE CARGO ROULIER**

***MN EIDER***

**SURVENU LE 29 JUIN 2008**

**DANS LE SUD DE DAKAR**



# Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" Résolutions n° A.849 (20) et A.884 (21) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif a été d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

# PLAN DU RAPPORT

<b>1</b>	<b>CIRCONSTANCES</b>	<b>Page 6</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page 6</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRES</b>	<b>Page 7</b>
<b>4</b>	<b>EQUIPAGES</b>	<b>Page 10</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 11</b>
<b>6</b>	<b>FACTEURS DU SINISTRE</b>	<b>Page 14</b>
<b>7</b>	<b>MESURES PRISES</b>	<b>Page 18</b>
<b>8</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page 18</b>

## ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier navires
- C. Pointage radar et Cartographie

## Liste des abréviations

<b>ARPA</b>	:	Aide au Pointage Radar Automatique (anticollision)
<b>AVURNAV</b>	:	Avis URgent aux NAVigateurs
<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
<b>COLREG</b>	:	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>MRCC</b>	:	Centre de coordination de sauvetage maritime ( <i>Maritime search and Rescue Coordination Centre</i> )
<b>MSC</b>	:	<i>Maritime Safety committee</i>
<b>OMI</b>	:	Organisation Maritime Internationale
<b>PSC</b>	:	<i>Port State Control</i>
<b>PRVT</b>	:	Polyester Renforcé au Verre Textile
<b>RORO</b>	:	<i>Roll on - Roll off</i> (chargement et déchargement par roulage)
<b>SITREP</b>	:	<i>SITuation REPort</i>
<b>SMDSM</b>	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
<b>STCW</b>	:	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ( <i>International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping</i> )
<b>S-VDR</b>	:	<i>Simplified Voyage Data Recorder</i> ou "boîte noire"
<b>TU</b>	:	Temps Universel
<b>tx</b>	:	Tonneaux de jauge
<b>VHF</b>	:	Radio Très Haute Fréquence ( <i>Very High Frequency</i> )

# 1 CIRCONSTANCES

Le samedi 28 juin 2008, peu avant minuit, le cargo roulier français *MN EIDER* et le chalutier sénégalais *ADJA NDOUMBE III* sont contrebordiers au large de la Gambie, à moins de 90 milles dans le Sud de Dakar. Le *MN EIDER* manœuvre pour passer à 1 mille de l'*ADJA NDOUMBE III*, puis revient à son cap initial. L'*ADJA NDOUMBE III*, craignant une situation trop rapprochée, abat alors sur sa droite. Malgré la manœuvre de dernière minute effectuée par l'*EIDER*, la collision se produit à 00h15 le 29 juin 2008. Le navire de pêche chavire et coule 35 minutes après.

Le *MN EIDER* porte assistance au navire de pêche et son équipage est récupéré sain et sauf.

La nuit de l'accident les conditions météorologiques sont maniables : à minuit le 28 juin, l'officier de quart du roulier note au journal de bord un vent d'Ouest de force 5, une mer agitée et une bonne visibilité.

Les enquêteurs du *BEA mer* se sont rendus à bord du *MN EIDER*, à son retour de Pointe-à-Pitre, le 24 juillet 2008 à La Pallice, port de commerce de La Rochelle. L'équipage de l'*ADJA NDOUMBE III* n'a pas été auditionné par le *BEA mer*.

## 2 CONTEXTE

### 2.1 Chalutier *ADJA NDOUMBE III*

Le navire appartient à l'Armement ADJA NDOUMBE. En cette période de l'année, sa zone de pêche est située au Sud du Sénégal. Au cours de la traversée des eaux gambiennes (cf. carte annexe C), les chalutiers sénégalais rangent leurs engins de pêche.

### 2.2 Cargo roulier *MN EIDER*

Il s'agit d'un cargo de type RORO affrété « à temps » par le ministère de la Défense. La cargaison est constituée de conteneurs, de véhicules militaires (blindés légers), de matériel sur remorques et d'hélicoptères ; l'ensemble est principalement destiné aux Forces françaises basées en Afrique de l'Ouest ou aux Antilles. La manutention de ce matériel est assurée par six convoyeurs militaires embarqués pour la durée du voyage.

## 3 NAVIRES

### 3.1 ADJA NDOUMBE III

#### 3.1.1 Généralités

C'est un chalutier à coque en PRVT. Construit en 1980, il est immatriculé à Dakar sous le numéro DAK 1049.

Principales caractéristiques :

➤	Indicatif	:	6WDX ;
➤	Longueur H.T	:	20,74 m ;
➤	Largeur	:	5,79 m ;
➤	Creux	:	2,43 m ;
➤	Jauge UMS	:	83 ;
➤	Moteur Diesel	:	390 kW.

ADJA NDOUMBE III est un navire en bon état équipé du matériel de navigation réglementaire, mais son radar ne fonctionne pas.

### 3.2 MN EIDER

#### 3.2.1 Généralités

Le MN EIDER, construit en 1989 en Corée du Sud, appartient à la SAS Compagnie Maritime Nantaise depuis le 5 janvier 2005. Il appartenait auparavant à la compagnie britannique ANDREW WEIR SHIPPING Ltd sous le nom de BALTIC EIDER.

Principales caractéristiques :

➤	Indicatif	:	FMDH ;
➤	N° OMI	:	8801917 ;
➤	Longueur H.T.	:	157,67 m ;
➤	Largeur	:	25,00 m ;
➤	Creux	:	22,60 m ;

➤ Tirant d'eau été	:	8,514 m ;
➤ Tirant d'air/ quille	:	44,81 m ;
➤ Jauge brute	:	20 865 UMS ;
➤ Jauge nette	:	6 259 UMS ;
➤ Déplacement lège	:	8172 t ;
➤ Port en lourd	:	13 866 t ;
➤ Déplacement en charge	:	22 038 t ;
➤ Capacité garage	:	2170 m ;
➤ Capacité conteneurs	:	781 EVP (76 refri.) ;
➤ Capacité en volume	:	36 039 m <sup>3</sup> ;
➤ Ponts élévateurs	:	2 de 60 t et 1 de 70 t ;
➤ Rampes d'accès	:	1 à Td et 1 sur l'AR ;
➤ Moteurs de propulsion	:	2 WARTSILA (9R46 et 6R46) ;
➤ Puissance de propulsion	:	13 375 kW à 450 tours/min ;
➤ Hélice	:	4 pales à pas variable ;
➤ Vitesse d'exploitation	:	15 nœuds.

- Le navire est immatriculé à Marseille (RIF) sous le n°924 639 T.
- Le navire est classé Ice Class 1A Super au Bureau Veritas.
- La dernière visite de sécurité a été effectuée le 22 novembre 2007 à La Rochelle.
- Le permis de navigation est valide jusqu'au 16 novembre 2008.
- Le navire a été inspecté « *Port State Control* (PSC) » à Ceuta en Espagne le 29 mai 2006 ; aucune déficience n'a été constatée.

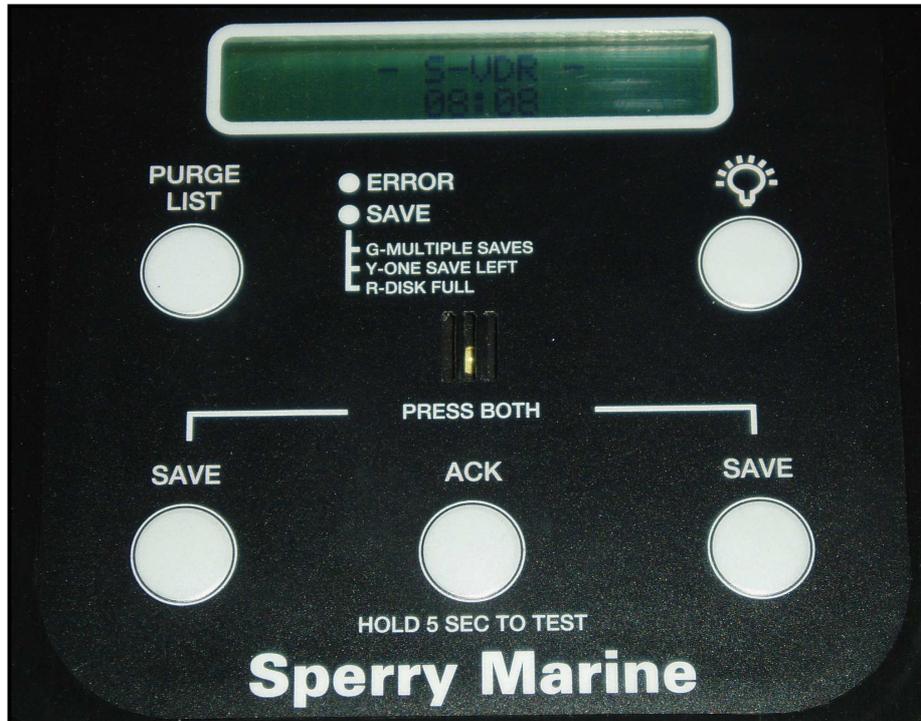
### 3.2.2 Passerelle

L'ergonomie classique de la passerelle, avec de vastes ailerons, est adaptée à tous les types de navigation. (cf. dossier photos du navire en annexe B).

### 3.2.3 S-VDR

En 2006, la compagnie a anticipé la date limite fixée par l'OMI (MSC 79, Londres, Décembre 2005 : les navires de charge de plus de 20 000 UMS construits avant juillet 2002 devront être équipés avant le 1<sup>er</sup> juillet 2009) en équipant le navire d'un S-VDR SPERRY Voyage Master II.

Ce matériel est interfacé avec l'ARPA, l'AIS, le sondeur et le GPS (position, route et vitesse). Les données enregistrées sont automatiquement conservées 12 heures, sauf sauvegarde intermédiaire par un opérateur. L'unité centrale (DAU: *Data Acquisition Unit*) est située sur la console bâbord arrière et le boîtier de sauvegarde (photo ci-dessous) sur la console bâbord AV.



La sauvegarde s'actionne en appuyant simultanément sur les deux boutons « SAVE » pendant au moins 3 secondes.

La fonction « TEST » nécessite un appui de 5 secondes sur le bouton central du boîtier.

Or, on ne trouve aucun enregistrement suite à la sauvegarde effectuée le 29 juin à 08h00, jour de l'accident. En revanche, deux sauvegardes, l'une datée du 11 juin, l'autre du 13 juillet, sont en mémoire, mais sans enregistrement du radar. A noter que le système n'autorise que quatre sauvegardes successives.

Le prochain contrôle S-VDR était prévu pour janvier 2011.

### 3.2.4 Cargaison

A Abidjan, le navire a chargé 651,3 tonnes de fret à destination de La Pallice et 8,8 tonnes à destination de Dakar. Au départ d'Abidjan, les tirants d'eau sont de 6,00 m à l'AV et de 6,08 m à l'AR.

## 4 EQUIPAGES

### 4.1 *ADJA NDOUMBE III*

Conformément à la fiche d'effectif, l'*ADJA NDOUMBE III* a un équipage composé de huit hommes embarqués, deux restant à terre par roulement en congés :

- un patron,
- un second patron,
- un mécanicien,
- un bosco,
- trois matelots,
- un cuisinier.

Tous sont aptes à l'exercice de leurs fonctions respectives.

Le **patron**, âgé de 52 ans, est un marin expérimenté : il navigue depuis 1977 et a occupé les fonctions de matelot puis de second patron à bord de chalutiers de plus de 20 mètres. Il est patron depuis 1988 ; il a embarqué à bord de l'*ADJA NDOUMBE III* en mars 2008.

Le **second patron, de quart au moment de l'accident**, est également un marin expérimenté. Il est âgé de 46 ans et il navigue depuis 1982. Il est néanmoins « dérogataire » pour la fonction de chef de quart, fonction dans laquelle il est débutant.

### 4.2 *MN EIDER*

L'équipage est constitué de dix-neuf marins et de six convoyeurs militaires:

- onze français : le commandant, le second-capitaine, le chef-mécanicien, le second-mécanicien, un élève officier et les six convoyeurs,
- deux lieutenants philippins,
- un électricien russe,
- onze personnels d'exécution philippins.

Tous disposent des brevets nécessaires et sont aptes à l'exercice de leurs fonctions respectives en conformité avec la convention STCW.

Le **commandant**, âgé de 49 ans, est un officier confirmé titulaire d'un brevet de capitaine de 2<sup>ème</sup> classe obtenu en 1990, année où il a pris son premier commandement. Il est également titulaire d'un brevet de capitaine sans restriction depuis janvier 2002. Il possède une grande expérience des navires rouliers et a commandé le *MN EIDER* pour la 1<sup>ère</sup> fois en décembre 2004. Il a en outre longuement commandé le trois-mâts *BELEM*.

Il a la qualification « Navires citernes ».

Le 2<sup>ème</sup> **lieutenant** (*3rd officer*), **de quart au moment de l'accident**, a 45 ans. C'est également un officier confirmé, titulaire d'un brevet d'officier de quart passerelle, sans restriction. Il a été formé dans une école aux Philippines et a suivi un stage ARPA en 1992.

C'est son 4<sup>ème</sup> contrat avec la compagnie, et son 2<sup>ème</sup> embarquement à bord de l'*EIDER*, pour une durée de 8 mois.

Ses services sont loués par la Maritime Nantaise à *Interorient Navigation Co. Ltd.* (Cyprus, *Shipping company*).

Il effectue 9 heures de quart par 24 heures : 00h00 à 04h00 – 12h00 à 17h00.

Au cours de la nuit du 28 au 29 juin, il a dormi avant son quart et est arrivé à la passerelle à 23h50, suffisamment reposé.

Le commandant indique que cet officier applique COLREG sans difficultés.

Il n'a pas de problèmes relationnels à bord.

## 5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

### En heures locales TU

En l'absence d'enregistrement S-VDR, la chronologie est reconstituée en heures et distances à l'aide du SITREP, des rapports du commandant et des lieutenants de l'*EIDER*, des rapports du patron et du second patron de l'*ADJA NDOUMBE III*.

### Le 25 juin 2008

A **17h00**, le *MN EIDER* appareille d'Abidjan à destination de Dakar.

## Le 28 juin 2008

A **13h45**, l'*ADJA NDOUMBE III* appareille de Dakar a destination de ses lieux de pêche, au Sud du Sénégal.

A **23h50**, le *MN EIDER* navigue cap au 360° à la vitesse de 15 nœuds. Le 2<sup>ème</sup> lieutenant, officier de quart « montant », arrive à la passerelle et prend connaissance de la situation :

Un groupe serré de trois navires de pêche est visible sur tribord AV.

Deux sont en pêche à la vitesse de 2 nœuds.

Le troisième, plus sur l'avant, est en route cap au sud, à la vitesse de 9 nœuds.

Il s'agit de l'*ADJA NDOUMBE III*.

## Le 29 juin 2008

A **00h00**, le second patron de l'*ADJA NDOUMBE III* prend le quart à la suite du patron qui lui transmet une situation claire. De même qu'à bord de l'*EIDER*, les autres navires sont bien identifiés.

A partir de **00h00**, le 2<sup>ème</sup> lieutenant de l' *EIDER* commence une évolution sur la gauche pour parer l'*ADJA NDOUMBE III*, alors distant de 7 milles, afin d'obtenir un CPA de 1 mille en venant au 350°.

A **00h06**, le 1<sup>er</sup> lieutenant, officier de quart « descendant », quitte la passerelle. L'*EIDER* est toujours en évolution sur la gauche, cap au 353°.

A **environ 3 milles** de l'*ADJA NDOUMBE III*, le 2<sup>ème</sup> lieutenant estime qu'il peut revenir au 360° et le croiser ainsi à une distance de sécurité de 1 mille.

Lorsque les deux navires sont distants l'un de l'autre de **3 milles**, le second patron de l'*ADJA NDOUMBE III* commence une évolution sur sa droite, afin de parer l'*EIDER* qui lui semble mettre le cap sur son navire.

Surpris, l'officier de quart de l'*EIDER* tente d'attirer l'attention de celui de l'*ADJA NDOUMBE III* à l'aide de signaux sonores et lumineux (lampe ALDIS et projecteur). Les signaux sonores réveillent le commandant qui prend immédiatement le chemin de la passerelle.

Lorsque les deux navires sont distants l'un de l'autre de **1 mille**, le 2<sup>ème</sup> lieutenant de l'*EIDER* fait prendre la barre manuelle au matelot de quart et vient « A Gauche Toute ». L'alarme générale est déclenchée.

A **00h15**, en dépit de cette manœuvre, la collision « étrave contre étrave » entre les deux navires ne peut être évitée. L'hélice de l'*EIDER* est mise au pas zéro pour réduire la vitesse et limiter l'impact. Le choc est néanmoins suffisamment violent pour que l'*ADJA NDOUMBE III* effectue plusieurs tours sur lui-même. L'*EIDER* est alors sur son erre et s'éloigne du chalutier. Le commandant arrive à la passerelle et prend la manœuvre afin de porter assistance à l'*ADJA NDOUMBE III* : la portelone tribord est ouverte et un canot de sauvetage est paré pour être mis à l'eau.

**A la même heure**, les autres membres de l'équipage de l'*ADJA NDOUMBE III*, à l'exception du cuisinier réveillé par le sifflet de l'*EIDER*, sont réveillés par le choc et sont jetés à bas de leurs couchettes ; ils se rendent alors sur le pont. L'*ADJA NDOUMBE III* présente rapidement une assiette négative et le patron ordonne la mise à l'eau du radeau pneumatique.

A **00h45**, la personne désignée ISM de la Compagnie Maritime Nantaise est alertée.

**A la même heure**, contact avec le CROSS Gris-Nez.

Vers **00h45**, l'équipage de l'*ADJA NDOUMBE III* évacue le navire sans panique à l'aide du radeau pneumatique et lance des fusées de détresse. Le radeau est cependant chaviré et mal gonflé.

A **00h50**, l'*ADJA NDOUMBE III* coule tout en chavirant à la position 13°11',9 N – 017°23,8 W.

A **00h58**, le CROSS Gris-Nez est alerté.

A **01h00**, les huit hommes d'équipage de l'*ADJA NDOUMBE III* sont récupérés sains et saufs à bord de l'*EIDER*.

A **01h09**, la coordination de l'opération est transférée au MRCC Dakar.

A partir de **01h40**, l'épave « entre deux-eaux » de l'*ADJA NDOUMBE III* est marquée par l'*EIDER* en attendant l'émission d'un AVURNAV.

### Reconstitution :

Cf. en annexe C le schéma de pointage radar en mouvement relatif, reconstitué à partir des éléments de la chronologie, mais sans les données S-VDR ; la cohérence heures – distances n'est pas absolue car les durées des évolutions de l'*EIDER* ne peuvent être représentées. Le schéma, bien que devant être considéré avec réserves, fait cependant apparaître que l'*EIDER* ne peut pas conserver un CPA de 1' lorsqu'il revient au cap 360°:

A : *MN EIDER* - navire porteur

B : *ADJA NDOUMBE III*

Positions successives de B	Distance entre les navires	Cap <i>EIDER</i>	Cap <i>ADJA NDOUMBE III</i>	Routes relatives	Hypothèse CPA	CPA mesuré
B1	> 7'	VA = 360°	180°	V B/A	# 0,25'	
B2	7'	VA' = 350°	180°	V B/A'		1'
B3	3'	VA'' = 360°	180°	V B/A''		0,75'

## 6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue est celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément à la résolution OMI A.849 (20) modifiée par la résolution A.884 (21).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- facteurs naturels ;
- facteurs matériels ;
- facteur humain ;
- autres facteurs.

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- certain, probable ou hypothétique ;
- déterminant ou aggravant ;
- conjoncturel ou structurel ;

avec pour objectif d'écarter, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

## **6.1 Facteurs naturels**

La visibilité est bonne et les deux navires sont en vue l'un de l'autre. Les conditions météorologiques ne constituent donc pas un facteur contributif de l'accident.

## **6.2 Facteurs matériels**

### **6.2.1 A bord du MN *EIDER***

#### **Passerelle :**

Aucun défaut matériel ou gêne due à un angle mort n'ont été mentionnés par l'officier de quart. L'aide à l'anticollision (ARPA) a été utilisée pour les décisions de manœuvre effectuées lorsque les deux navires étaient distants de 7 puis de 3 milles.

Le *BEA*mer ne retient donc pas de facteurs matériels comme pouvant être contributifs de l'accident.

#### **S-VDR :**

La sauvegarde a été effectuée par le commandant après que le MRCC Dakar a donné liberté de manœuvre à l'*EIDER*, soit hors situation d'urgence et suivant la procédure constructeur: appui d'une durée au moins égale à 3 secondes sur les deux boutons de sauvegarde et apparition du message « SAVE » sur l'écran de contrôle. Il n'y a cependant pas de trace d'enregistrement des données de l'événement. L'absence d'image radar sur deux enregistrements indépendants de l'événement, et ayant laissé une trace, tend à prouver que la configuration du S-VDR présentait un défaut.

## 6.2.2 A bord de l'Adja Ndoumbe III

Le radar n'est pas en état de fonctionner. Mais le second patron de l'*ADJA NDOUMBE III* n'a pas été surpris par la présence de l'*EIDER*, déjà détecté visuellement par le patron, avant la relève de quart. Le second-patron confirme avoir clairement perçu la 1<sup>ère</sup> manœuvre de l'*EIDER*.

Le 2<sup>ème</sup> changement de cap de l'*EIDER* (retour à son cap initial) l'a cependant inquiété et conduit à manœuvrer à son tour.

De ce fait, le défaut de fonctionnement du radar de l'*ADJA NDOUMBE III* n'a pas agi comme un facteur contributif de l'accident.

## 6.3 Facteur humain

### 6.3.1 A bord du MN *EIDER*

Le retour un peu hâtif de l'*EIDER* à son cap initial, alors qu'il est à environ 3 milles de l'*ADJA NDOUMBE III*, permettait de maintenir un CPA de 0,75 mille, distance à laquelle les deux navires se seraient croisés 7 à 8 minutes plus tard. Mais ce changement de cap de l'*EIDER* sur la droite a inquiété le second patron du navire de pêche.

Voyant alors l'*ADJA NDOUMBE III* abattre sur sa droite, le 2<sup>ème</sup> lieutenant de l'*EIDER* manifeste à son tour son inquiétude par des signaux sonores et lumineux (Règle 34 d).

La décision du 2<sup>ème</sup> lieutenant de l'*EIDER* de revenir à son cap, alors que l'*ADJA NDOUMBE III* n'est pas encore « clair » sur son travers tribord, peut donc être considérée comme étant le **facteur déterminant** de la collision.

Les interviews effectuées à bord de l'*EIDER*, ainsi que le rapport de la commission d'enquête de la Direction de la Marine Marchande Sénégalaise, indiquent que plusieurs appels VHF ont été effectués en anglais par le 2<sup>ème</sup> lieutenant, langue que ne pratiquent pas le patron et le second patron de l'*ADJA NDOUMBE III*.

Mais le *BEA*mer émet des réserves quant à l'utilisation systématique de la VHF qui s'avère, dans certaines situations, ne pas être une aide efficace à l'anticollision, notamment lorsque :

- l'anglais « OMI » (*Standard Marine Communication Phrases*) n'est pas suffisamment maîtrisé par l'un des utilisateurs,
- l'identification de l'un des navires peut prêter à confusion (navire non équipé de l'AIS).

Le *BEAMER* rappelle que les règles de COLREG sont suffisamment explicites pour être appliquées « en silence ».

Ce « déficit de communication » entre les deux navires n'est pas retenu par le *BEAMER* comme étant un facteur contributif de l'accident.

### 6.3.2 A bord de l'*ADJA NDOUMBE III*

Lorsque le second patron détecte ce qui lui apparaît comme étant un risque de collision, il applique la Règle 17 en abattant en grand sur la droite, car il lui semble que l'*EIDER* va lui « couper la route ».

Cette méprise d'interprétation de la manœuvre de l'*EIDER* par le second patron de l'*ADJA NDOUMBE III*, probablement due à un manque d'expérience dans la fonction de chef de quart, a agi en **facteur aggravant** de la situation.

Conformément à la Règle 34 d, il aurait pu manifester son inquiétude par des signaux sonores et lumineux.

## 6.4 Synthèse

- Les 2 navires ont des routes parallèles et opposées (CPA # 0,25 mille).
- L'*EIDER* s'écarte de 10° pour passer à 1 mille de l'*ADJA NDOUMBE III*.
- Lorsque les 2 navires sont distants d'environ 3 milles, l'*EIDER* revient à son cap initial, pensant conserver un CPA de 1 mille.
- Cette manœuvre inquiète l'*ADJA NDOUMBE III* qui abat sur sa droite.
- La collision a lieu malgré la manœuvre de dernière minute de l'*EIDER* et l'*ADJA NDOUMBE III* coule rapidement.
- Son équipage est récupéré sain et sauf par l'*EIDER*.

## 7 MESURES PRISES

Par la Compagnie Maritime Nantaise :

- Dans le cadre des procédures ISM, la compagnie a engagé son processus de retour d'expérience, applicable à l'ensemble de la flotte.
- Le S-VDR a été reconfiguré par un technicien le 24 juillet à La Pallice.

## 8 RECOMMANDATIONS

**8.1** S'agissant de la collision, le *BEA*mer ne peut que rappeler aux chefs de quart passerelle des navires de pêche et de commerce, l'importance de l'application stricte des règles de la convention COLREG, en l'occurrence :

- le fait de manœuvrer largement et à temps (Règle 8c), en modifiant la route du navire d'au moins 30°, et jusqu'à 60°,
- après un changement de cap, de ne revenir au cap initial que lorsque le risque de collision est totalement écarté,
- d'effectuer la manœuvre de dernière minute en barre manuelle et / ou en réduisant la vitesse,
- d'utiliser les signaux sonores et lumineux adéquats.

### **8.2** A l'armateur de l'*ADJA NDOUMBE III* :

De sensibiliser les patrons de ses navires au fait que la veille, la navigation et les manœuvres d'anticollision peuvent difficilement être assurées, notamment de nuit, par un homme seul, quelles que soient les conditions de mer et de vent.

**8.3** Concernant le S-VDR, le *BEA*mer recommande :

**A l'armateur du *MN EIDER* :**

- Une vérification régulière du bon fonctionnement du matériel.

**Aux installateurs et aux fabricants de VDR et de S-VDR :**

- De procéder à la vérification complète de la configuration du matériel après installation à bord des navires.
- De s'assurer que les données enregistrées sont facilement extractibles et lisibles sur un ordinateur portable.
- D'orienter leurs recherches vers une harmonisation des procédures.

## **LISTE DES ANNEXES**

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier navires**
- C. Pointage radar et Cartographie**

**Décision d'enquête**



## DÉCISION

### Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;

- Vu** la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 27 septembre 2007 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu** l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR OMI 590 SINGLE établi le 29 juin 2008 par le CROSS Gris Nez ;

## DECIDE

**Article 1 :** En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant la collision, survenue le 29 juin 2008 au large du Sénégal, entre le roulier français *MN EIDER* (OMI 8801917), et le chalutier sénégalais *ADJA NDOUMBE III*.

**Article 2 :** Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la résolution A.849 (20) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de l'Écologie,  
de l'Énergie,  
du Développement durable,  
et de l'Aménagement  
du Territoire

BEAmer

Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42  
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr

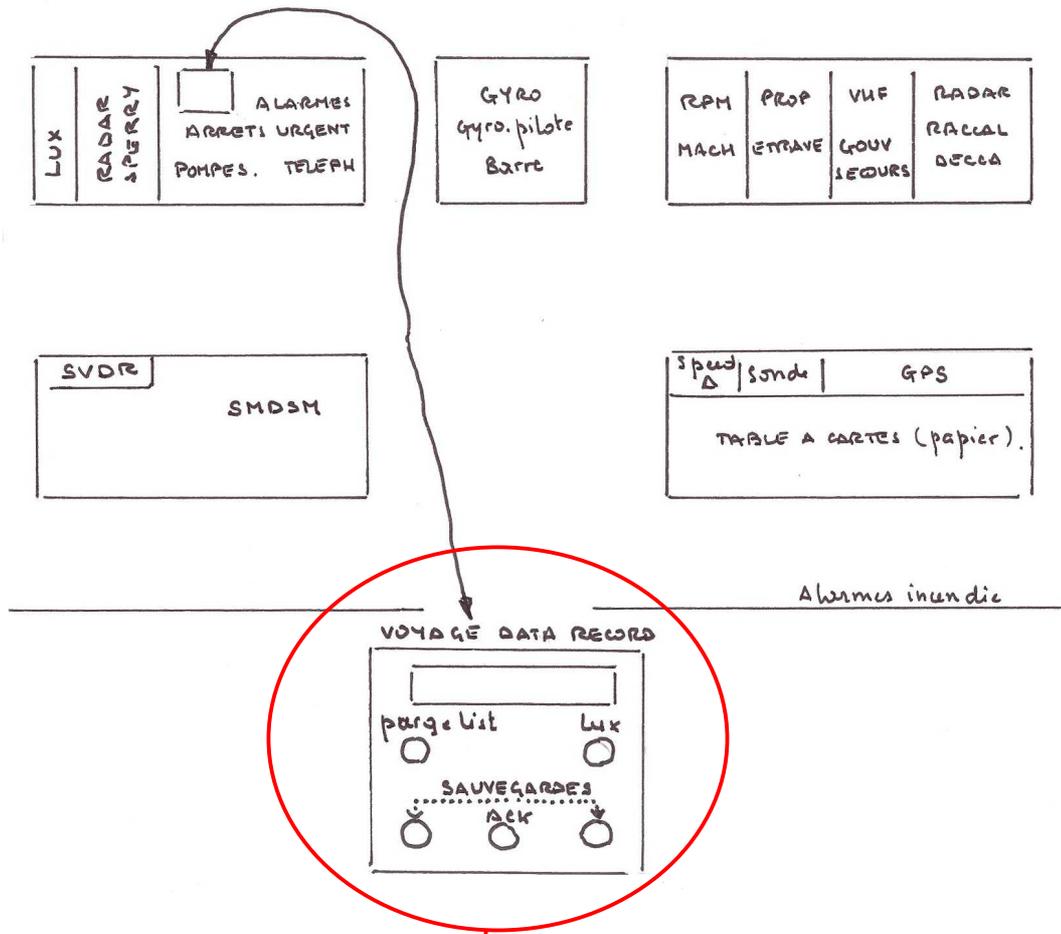
Pour le Directeur  
p.i. Germain VERLET  
Directeur-adjoint

**Dossier navires**



Le chalutier *ADJA NDOUMBE III*

MN EIDER : Disposition des consoles passerelle et du boîtier de sauvegarde des données VDR



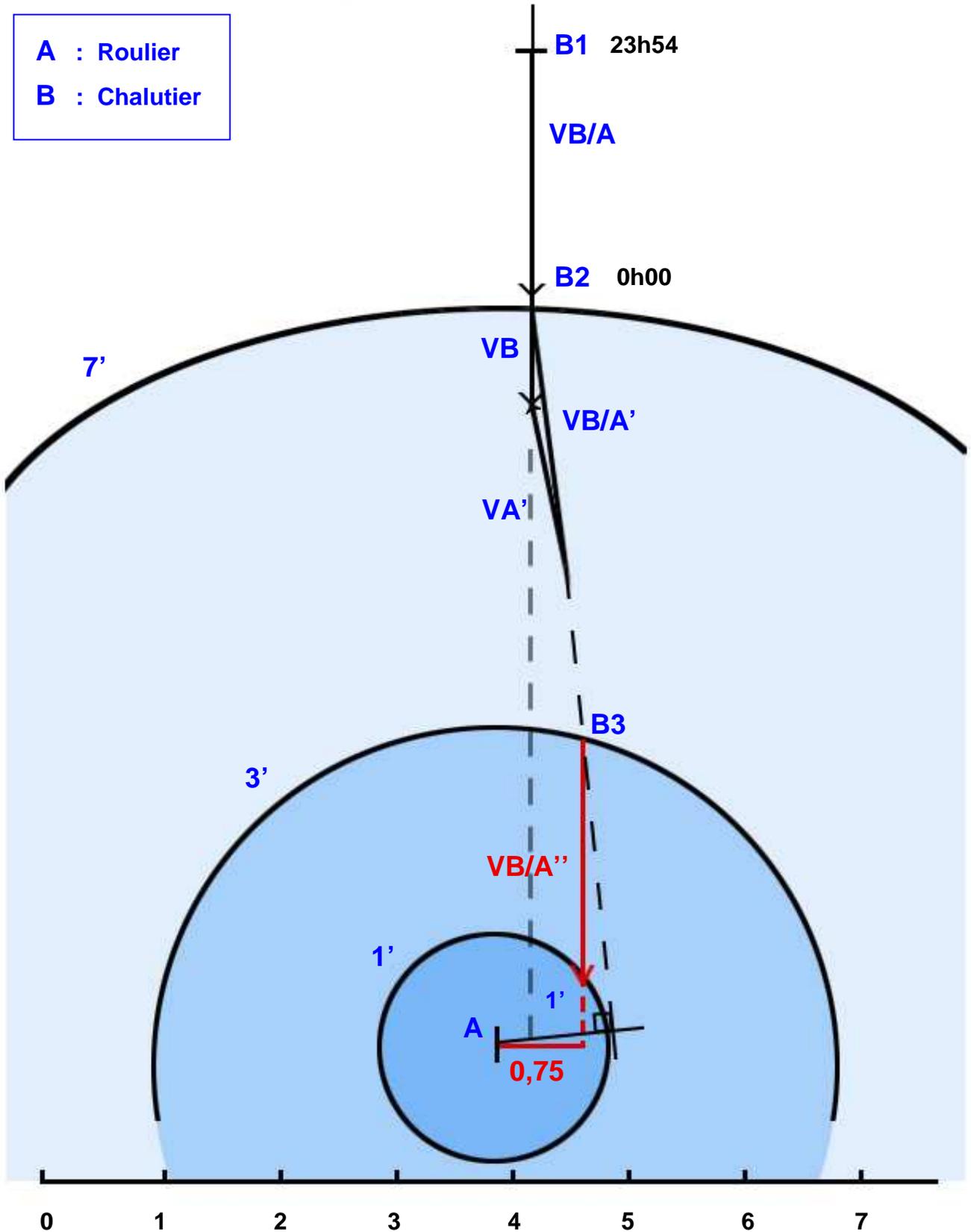


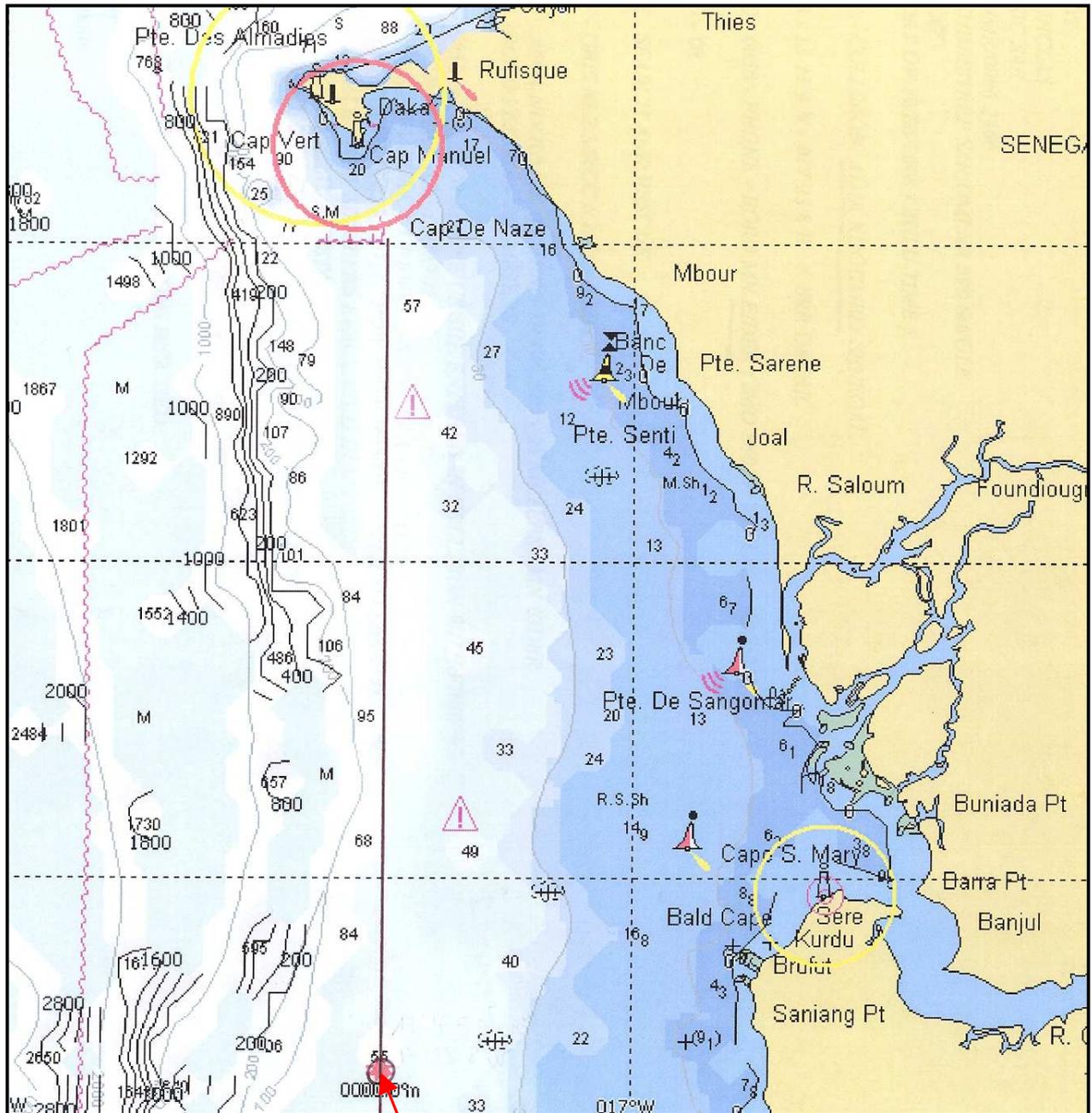
Vues du roulier MN EIDER



### Pointage radar et Cartographie

**MN EIDER : Reconstitution du pointage radar**  
(cf. Reconstitution §5)





Abordage MN EIDER – ADJA NDOUMBE III  
 13°11,9 Nord – 017°23,8 Ouest



Source : Google Earth







Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable  
et de l'Aménagement du territoire

## Bureau d'enquêtes sur les événements 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)