

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE **DU CHALUTIER** ***JANEIRO***

SURVENU LE 9 JUILLET 2010
AUX ABORDS DE PERROS-GUIREC



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 » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

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

1	CIRCONSTANCES	Page 6
2	CONTEXTE	Page 6
3	NAVIRE	Page 8
4	EQUIPAGE	Page 12
5	CHRONOLOGIE	Page 13
6	AVARIES	Page 15
7	ANALYSE	Page 15
8	SYNTHESE	Page 20
9	RECOMMANDATIONS	Page 21

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Cartographie

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
BEPM	:	Brevet d'Etude Professionnelle Maritime
CAPM	:	Certificat d'Aptitude Professionnelle Maritime
CL(R)PMEM	:	Comité Local (ou Régional) des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CROSS	:	Centre Régional de Surveillance et de Sauvetage
DDAM	:	Direction Départementale des Affaires Maritimes
GM	:	Distance Métacentrique
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
RLS	:	Radio balise de Localisation des Sinistres
SITREP	:	<i>SITuation REPort</i> (compte-rendu de situation)
VHF	:	Radio Très Haute Fréquence (<i>Very High Frequency</i>)
VSAV	:	Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

1 CIRCONSTANCES

Le 8 juillet 2010, en début de soirée, le navire de pêche *JANEIRO* appareille du port de Saint-Quay Portrieux avec deux hommes à bord, pour se rendre sur son lieu de pêche situé entre les Héaux de Bréhat et les Sept Iles. Il est gréé pour le chalut de fond. Il est accompagné par le navire de pêche *JADYS*.

Les conditions météorologiques sont bonnes.

Arrivé au large de Bréhat à 20h30, le chalut est mis à l'eau pour un premier trait. Vu la faible quantité de poissons prise, le patron décide de faire route à 6 milles environ dans le Nord-Ouest de la bouée cardinale « La Jument ».

Alors que le navire est de nouveau en pêche, avec un cap au 090°, vers 02h00 le 9 juillet, le patron décide de changer de route et de prendre un cap au 270° et de venir bout au courant. La barre est mise 25° à bâbord. Dès la manœuvre engagée, le patron se rend sur le pont arrière où le matelot travaille au tri de la pochée précédente.

A ce moment, une croche soudaine fait gîter le navire sur l'arrière bâbord. L'eau s'engouffre dans le puits et envahit les compartiments sous-pont.

Les deux membres d'équipage se jettent à l'eau et rejoignent le radeau de sauvetage. Un tir de fusée rouge attire l'attention du navire de pêche *JADYS* qui fait route de conserve avec le *JANEIRO* depuis la veille.

Le *JANEIRO* sombre à la position 48°58',2 N – 003°19',2 W.

Les deux naufragés sont récupérés sains et saufs par le *JADYS* qui fait aussitôt route vers le port de Saint-Quay Portrieux.

2 CONTEXTE

2.1 Contexte économique

Le *JANEIRO* est un navire de pêche polyvalent artisanal dont le patron est le propriétaire depuis juin 2004. Il pratique la pêche aux arts traînants, drague à la coquille

Saint-Jacques et chalut, en fonction des saisons et périodes d'ouverture. Les apports sont vendus à la criée de Saint-Quay Portrieux.

Le jour du naufrage, le navire est en pêche dans le Ouest-Nord-Ouest des Héaux de Bréhat, zone pour laquelle il ne disposait pas de la licence nécessaire.

2.2 Contexte réglementaire

Construit en 1979, le *JANEIRO* est assujéti à la réglementation à laquelle doivent satisfaire les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tx autres que les navires à passagers et que les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 mètres (règlement annexé à l'arrêté du 6 août 1971).

Les dispositions de la division 227 relative « *aux navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres* » de l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié ne s'appliquent qu'aux navires construits après le 1er septembre 1990. Toutefois, elles peuvent également s'appliquer aux navires existants dans les conditions prévues à l'article 55 du décret 84-810 du 30 août 1984 relatif « *à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord et à la prévention de la pollution* ».

Pour ce qui concerne le franc-bord et les lignes de charge, le *JANEIRO*, navire de pêche de longueur inférieure à 12 mètres, est dispensé des marques et certificat de franc-bord. Sa coque et ses accessoires font cependant l'objet d'un contrôle biennal par les inspecteurs du centre de sécurité des navires.

Il dispose des ouvertures suivantes dans les cloisons étanches et sur le pont :

- une porte passerelle donnant sur le pont de travail, avec surbau de 400 mm, ouverte au moment de l'événement ;
- un panneau d'un m² en duralumin sur le pont de travail, avec surbau de 400 mm, sur charnière, posé mais non saisi ;
- un accès, depuis la passerelle, au poste de couchage et au compartiment machine. Les portes étanches sous pont de franc-bord sont en acier avec fermeture par 2 taquets. Ces portes étaient fermées au moment du naufrage ;
- un accès sous pont entre la machine et la cale à poisson, constitué d'une porte étanche en acier à 2 taquets, ouvert lors de la croche.

Des ouvertures dans les cloisons étanches réglementaires et le pont de franc-bord peuvent être pratiquées. Celles-ci ne doivent en aucun cas compromettre la solidité et l'étanchéité de la structure du navire intéressé.

Enfin, ce navire n'est pas astreint à un essai permettant de déterminer les éléments de sa stabilité.

3 NAVIRE

Le *JANEIRO* a été construit en 1979 par un chantier costarmoricain. Depuis le neuveage, le navire a successivement été exploité à Paimpol, Boulogne-sur-Mer et enfin Saint-Brieuc.

3.1 Principales caractéristiques

- Immatriculation : SB 482900
- Indicatif : FH 6436/MMSI 227 660 560
- Longueur hors tout : 10,72 m
- Largeur : 4,21 m
- Jauge brute : 8,87 tx
- Marque d'enfoncement : 421 mm
- Construction : acier
- Vitesse en pêche : 2 à 3 nœuds selon les courants à 1450 t/min
- Propulsion : MITSUBISHI 162 kW à 1800 t/min

La dernière visite périodique de sécurité date du 2 juillet 2010. Le permis de navigation a été renouvelé en troisième catégorie. Le navire est armé en petite pêche.

Le bord disposait, selon l'armateur, d'un document unique de prévention (DUP), sur lequel figuraient, entre autres, les risques que représente une croche et les procédures correspondantes.

3.2 Equipements de navigation et de sécurité

Equipements de sauvetage :

- 1 radeau classe V pro de 6 places avec système de largage hydrostatique ;
- 1 bouée couronne munie d'un luminaire situé en timonerie ;
- 2 brassières de sauvetage avec luminaire ;
- 2 VFI (de type auto-gonflant), portées au moment de l'accident.

Equipement de passerelle et de radiocommunications :

- Zone SMDSM : A1 ;
- VHF : 2 ;
- VHF ASN : 1 ;
- VHF portative SMDSM : 1 ;
- RLS : 1 ;
- Radar : 1 (9 GHz) ;
- GPS : 2 ;
- Sondeur : 1 (couleur) ;
- Barre : hydraulique sans indicateur d'angle.

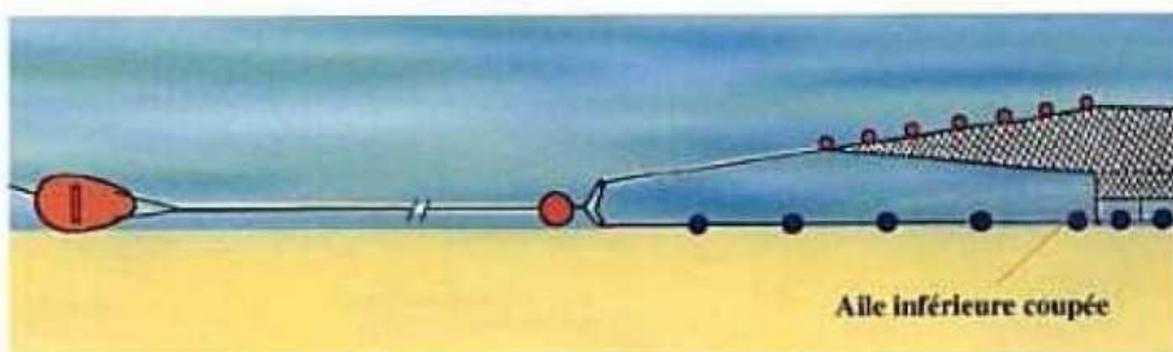
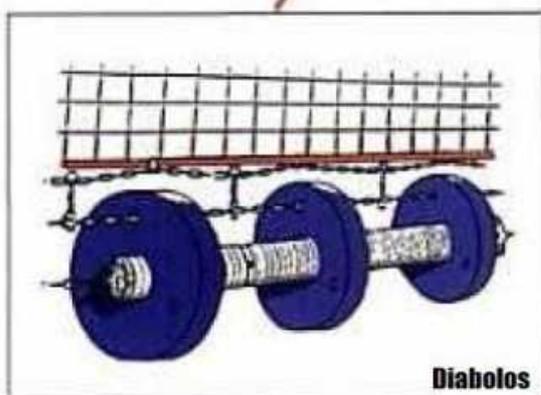
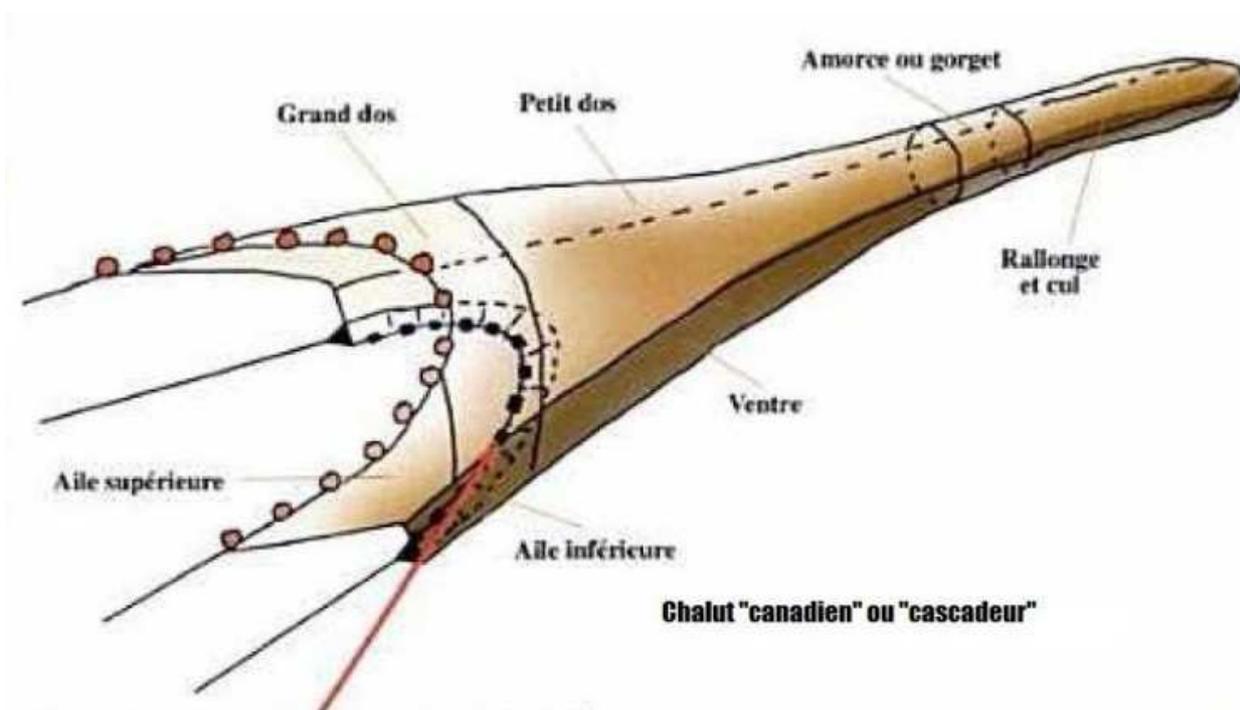
3.3 Conditions d'exploitation et équipements de pêche

Conditions d'exploitation

Le *JANEIRO* utilise un chalut appelé « canadien » ou « cascadeur ». Il provient du chalut de fond deux faces (cas présent) des Terre-Neuvas. Il est employé sur des fonds durs et se caractérise par des ailes inférieures courtes afin de minimiser les avaries. Il est généralement monté avec un bourrelet très lourd (diabolos).

Les panneaux sont d'un modèle classique « polyvalent R » dont se servent les pêcheurs de la baie de Saint-Brieuc. Il facilite l'écartement du chalut par petit fond. Leur poids unitaire est de 200 kg.

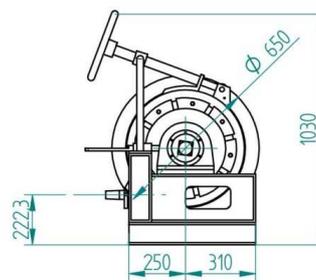
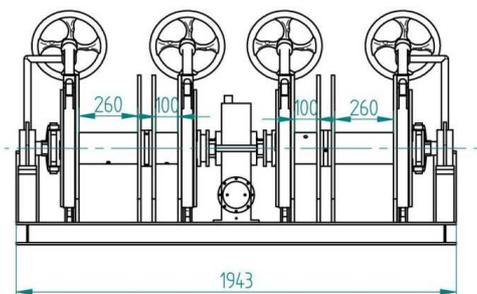
Un chalut du type de celui utilisé pèse environ 600 kg, les bras 60 kg, les panneaux 400 kg et les funes 400 kg soit un total de 1460 kg, poids à rapprocher des conditions d'exploitation au chalut figurant sur le permis de navigation : « matériel plus captures : 1100 kg ».



Chalut « cascadeur » (canadien), figures extraites de l'ouvrage « Les chaluts ». G.Deschamps (coord.). Coll. Engins et techniques de pêche. Ed Ifremer 2003 et photographie « panneau polyvalent R » des établissements Morgere.

Treuil de pêche

Le *JANEIRO* est équipé d'un treuil monobloc Digne et Françoise BP 730 à entraînement par courroie de transmission, révisé en 2005. Il dispose de quatre bobines et deux poupées. La commande du treuil, par galopin, située sur le pont, permet soit de filer les funes, soit de les virer, ou de stopper le treuil.



 **Digne et Françoise**
TREUIL TYPE :
B 730 – 4 bobines

CARACTERISTIQUES TREUIL :

- 2 bobines débrayables - largeur 260 mm
- 2 bobines débrayables - largeur 100 mm
- Sans guide câble
- Puissance diamètre moyen : 2 T 400
- Capacité : bobine 260 : 300 m en 14 mm
bobine 100 : 100 m en 14 mm
- Poids approximatif : 720 kg
- Freins et clabots à commande manuelle

Les tambours sont immobilisés par des freins mécaniques à mâchoires, actionnés manuellement par des volants de serrage. Des clabots à commandes manuelles permettent d'embrayer ou de débrayer les tambours. En action de pêche, les bobines sont débrayées et maintenues serrées au frein.

En conséquence, la libération des funes en cas de croche ne s'effectue que manuellement en local.

Les tambours sont garnis de 2 x 300 m de câbles de diamètres 14 mm. Ces derniers ont été inversés en septembre 2009.



Photo Roselyne Veissid

3.4 Stabilité

En 2001, il est procédé à l'évaluation du GM par la méthode, approximative, de la période de roulis, pour une exploitation en coquillier. Le GM est de 0,930 m, supérieur au minimum requis par la règlement (0,700 m). La stabilité résiduelle résultant de l'effet de charges suspendues est de 0,920 m (minimal requis 0,500 m).

4 EQUIPAGE

4.1 Composition

Le *JANEIRO* a une décision d'effectif pour la petite pêche uniquement, visée par la DDAM : un patron/mécanicien titulaire du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs marins, et un matelot, titulaire du certificat d'initiation nautique.

Le jour du naufrage, l'effectif est constitué de deux membres d'équipage portés sur le rôle, un patron et un matelot.

4.2 Qualification et expérience

Le patron

Agé de 31 ans, il est titulaire depuis 2001 du certificat de capacité (décret de 1991) et du permis de conduire les moteurs marins. Il possède également les certificats de formation de base à la sécurité et de lutte contre l'incendie ainsi que du CAPM et BEPM de marin pêcheur. Il n'est cependant pas titulaire du certification restreint d'opérateur obligatoire dans le cadre du SMDSM.

Il navigue depuis 1997 à bord de navires armés à la petite pêche où il occupe successivement des fonctions de matelot, de marin pêcheur qualifié, de patron et de patron/mécanicien.

Depuis juin 2004, il est embarqué à bord du *JANEIRO* en qualité de patron/mécanicien.

Le matelot

Il est âgé de 40 ans. Bien qu'actif depuis 1994, il n'est titulaire d'aucun titre de formation réglementaire. Tous ses embarquements ont été effectués à bord du même navire briochin armé à la petite pêche.

Il embarque pour la première fois à bord du *JANEIRO* le 8 juillet 2010, la veille du naufrage. Enfin, tous deux sont à jour de leur visite médicale annuelle et aptes à l'exercice de leurs fonctions.

4.3 Organisation du travail

Les sorties à la mer du *JANEIRO* sont relativement fréquentes. La veille du naufrage, le patron a pris la mer le matin pour un trait au large de Saint-Quay Portieux. Après avoir vendu sa pêche, il appareille le jour même à 18h30 pour la nuit. Il effectue environ une sortie par jour et le week-end en fonction des conditions de mer et de marée.

5 CHRONOLOGIE

Cette chronologie a été établie à partir des éléments obtenus auprès des patrons/armateurs du *JANEIRO* et du *JADYS* et du SITREP du CROSS Corsen.

Les heures sont données en heures TU + 2

Le 8 juillet 2010

A **18h30**, le *JANEIRO* appareille du port de Saint-Quay Portieux accompagné du navire de pêche *JADYS* pour une nuit de chalut en direction de la baie de Perros-Guirec. Les conditions météorologiques sont bonnes.

A **20h30**, arrivé sur son lieu de pêche au large du Bréhat, l'équipage met le chalut à l'eau. Le premier trait de la soirée étant plutôt médiocre, il décide, après avoir viré le train de pêche, de faire route au large de Perros-Guirec. Le navire *JADYS*, immatriculé également à Saint-Brieuc fait route de conserve.

Vers **23h00**, le chalut est mis à l'eau pour un nouveau trait, à 6 milles environ dans le Nord-Nord-Ouest de la bouée cardinale « La Jument ».

Le 9 juillet 2010

A **01h15**, le chalut est viré puis remis à l'eau vers **01h45**, pour un nouveau trait. 180 m de funes sont à l'eau, les clabots sont débrayés et les freins à mâchoires serrés au maximum.

Peu avant 02h00, alors que le cap est au 090°, le navire étant alors en action de pêche courant de l'arrière, moteur réglé à 1450 t/min, le patron décide de virer de bord en venant en grand sur bâbord, afin de revenir face au courant. Alors que la manœuvre est à peine engagée, le patron quitte la timonerie et se rend sur le pont de travail pour voir le contenu du trait précédent, sur lequel travaille le matelot.

A peine sur le pont, une croche soudaine du chalut fait gîter le navire de 20° à 30° sur bâbord. D'après les dires du patron, en quelques secondes le *JANEIRO* s'enfonce par l'arrière bâbord. En un instant l'eau envahit le puits. S'apercevant que l'eau s'engouffre dans le navire, les deux hommes, équipés de leur VFI, sautent à l'eau sans tentative particulière pour filer les funes et/ou stopper. Les marins se retrouvent à la surface, à 3 mètres du navire qui sombre par environ 60 mètres de fond à la position 48°58,2 N - 003°19,2 W (037°sémaphore de Ploumanac'h/10,5').

Le radeau de sauvetage ainsi que la radio balise de localisation des sinistres se libèrent de leur support. Cependant, le radeau de sauvetage flotte en surface dans son conteneur sans avoir été percuté. Les deux naufragés atteignent à la nage l'engin de sauvetage que le patron déclenche, avec un peu de difficulté, en tirant sur la drisse de gonflage prévu à cet effet. Une fois gonflé, le patron monte dedans et hisse le matelot.

Une fusée rouge à parachute puis deux feux à main, de l'armement normal du radeau de sauvetage, sont dès lors percutés.

A **02h03**, le CROSS Gris-Nez retransmet au CROSS Corsen l'alerte de détresse de la RLS émise par le navire de pêche *JANEIRO*. Dans le même temps, le navire de pêche *JADYS*, qui se trouve à proximité du *JANEIRO*, en pêche pour la première fois dans ce secteur, vire son chalut pour le contrôler suite à un passage difficile sur un platier. Son matelot aperçoit une fusée de détresse puis un feu à main relativement proche de leur navire. Le patron contacte immédiatement le centre de sauvetage en précisant qu'il ne voit plus les feux de navigation du navire de pêche *JANEIRO*.

A **02h09**, le CROSS Corsen diffuse par VHF un message MAYDAY RELAY.

Le *JADYS* achève rapidement de virer son chalut et fait route en direction des tirs de fusées de détresse.

Vers 02h10, une deuxième fusée de détresse est percutée par l'équipage du *JANEIRO*. Le *JADYS* l'aperçoit juste à proximité de lui et discerne, dans la nuit, un radeau de sauvetage.

A **02h15**, le *JADYS* est à hauteur du radeau à la dérive et hisse à son bord les deux naufragés sains et saufs. Le *JADYS* fait aussitôt route vers Saint-Quay Portrieux où il accoste vers **05h45**. Les marins sont pris en charge par les sapeurs pompiers.

6 AVARIES

Le navire de pêche *JANEIRO* a sombré par environ 60 mètres de fonds. Il est considéré par l'assureur comme perte totale.

7 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BEAMer* pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

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 *BEAMer* ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous jacent ;**
- **conjuncturel ou structurel ;**
- **aggravant ;**

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 l'évènement.

7.1 Facteurs naturels

7.1.1 Conditions météorologiques

Les éléments météorologiques relevés par les navires et par le sémaphore de Ploumanac'h pour la nuit du 8 juillet 2010 au 9 juillet 2010 donnent un vent de Nord-Nord-Ouest de 3 nœuds. La mer est belle et la visibilité est de 20 km environ.

Les conditions météorologiques sur zone sont sans lien avec le naufrage.

7.1.2 Bathymétrie, nature des fonds

Aucune étude des fonds et aucune carte des formations superficielles sous-marines le long des côtes costarmoricaines n'est disponible. Les éléments cartographiques montrent, dans le secteur du naufrage, un relief accidenté des Héaux de Bréhat jusqu'à la bouée de « La Jument ». Il existe cependant des données ponctuelles, obtenues en 1968 par dragages. Celles-ci sont donc peu précises en localisation et en nature de fond. Pour un rayon de 2000 m centré autour de la position du naufrage, on peut vraisemblablement s'attendre à trouver des cailloutis mélangés à du gravier. Ils constituent les principaux éléments morphologiques des fonds.

Néanmoins, à 6 milles dans le Nord-Ouest de la bouée cardinale « La Jument », des obstacles peuvent exister dans cette zone (roches, platiers, épaves), ce qui peut entraîner un risque de croche.

Par conséquent, la nature des fonds dans le secteur du naufrage peut être considéré comme **le probable facteur déterminant de la croche**.

7.1.3 Marée et courant

Le coefficient de marée dans la nuit est de 56, ce qui correspond à une marée de morte-eau moyenne. Le courant résultant au moment de l'accident porte à l'Est pour 0,8 nœud.

On peut considérer que ce courant est sans influence sur les conséquences de la croche.

7.2 Facteurs matériels

A sa mise en service, le navire n'a subi aucune évaluation de la stabilité pour une exploitation au chalut. En 2001, il est procédé à la détermination du GM par la méthode approximative de la période de roulis pour la pratique de la pêche à la coquille (donc avec une charge de 1100 kg, soit deux dragues de 300 kg chacune et des captures pour 500kg). Il est ainsi déterminé le GM et la stabilité résiduelle (GM2) résultant de l'effet de charges suspendues, sans toutefois donner d'indication sur la force propulsive en traction sur une seule fune et sur l'influence d'une croche passagère.

Par ailleurs, comme c'est le cas généralement sur les navires de pêche anciens, d'une longueur inférieure à 12 m, disposant d'un treuil entraîné par courroie, les commandes des treuils ne permettent pas de supprimer instantanément la tension des funes en cas de croche.

L'absence de dispositif permettant de libérer instantanément les funes, en cas de croche, constitue **un facteur sous-jacent** de l'événement.

7.3 Facteurs humains

7.3.1 Absence du patron de la timonerie

Le patron connaît bien son navire, qu'il a acquis en 2004, et les lieux de pêche qu'il fréquente. C'est pour cette raison qu'il ne travaille que 3 à 5 fois par an dans cette zone. Compte-tenu de la présence permanente de courants, il n'y pêche que lors des marées de mortes-eaux. Il connaît également la topographie des lieux, dont les fonds sont sableux avec la présence toutefois de platiers et de roches.

A sa nouvelle zone de pêche, durant son deuxième trait (un trait dure environ 2 heures avec des trajectoires aléatoires), le patron décide de virer de bord sur 180° en venant en grand sur bâbord pour venir cap à l'Ouest. La barre est mise 25° à gauche.

Lorsque le navire pêche avec le courant, la vitesse est de 3 nœuds environ alors qu'avec le courant de bout, celle-ci descend à 2,2 nœuds.

Dès la manœuvre de changement de cap amorcée, le patron descend sur le pont de travail pour rejoindre le matelot qui trie le poisson afin de voir ce que contenait la pochée précédente.

A ce moment, alors que le *JANEIRO* poursuit sa giration, le panneau bâbord croche dans le fond sableux ou sur un platier. Le navire prend aussitôt une forte gîte sur bâbord arrière. L'eau remplit le puits.

Se trouvant sur le pont, le patron explique qu'il n'a pas eu le temps de revenir à la timonerie pour ralentir et redresser la barre. Les navires de moins de 12 mètres sont en effet relativement vulnérables lors qu'ils pratiquent les arts traînants, et plus particulièrement lorsqu'ils fréquentent des eaux de faible profondeur.

A bord de tels navires, en cas de croche, le patron doit intervenir rapidement. Or, ni le patron, ni le matelot ne sont à la passerelle. En effet, en cas de croche, il faut rapidement filer et/ou débrayer. Le patron, qui subit régulièrement des croches, connaît bien ces manœuvres.

Le fait que le patron quitte la passerelle lors d'une manœuvre de changement de cap alors que le navire est en pêche dans un secteur potentiellement accidenté, avec un courant sur l'arrière est **un facteur déterminant** du naufrage.

7.3.2 Fermeture des ouvertures dans les cloisons étanches sous pont

Alors que le navire est en pêche, le panneau sur charnières d'accès à la cale sur pont de travail n'est pas verrouillé et l'accès sous pont entre la machine et la cale à poisson constitué d'une porte étanche en acier à 2 taquets est également ouvert.

Selon le patron, la croche fait gîter le navire de 20° à 30° sur bâbord. Aussitôt l'arrière bâbord s'enfonce, avec envahissement du puits. L'eau s'engouffre alors par le panneau de la cale à poisson puis remplit le compartiment moteur.

L'absence de fermeture des portes et panneaux étanches donnant sous le pont de franc-bord constitue **un autre facteur déterminant** de l'événement.

7.4 Fonctionnement du radeau de sauvetage

Le *JANEIRO* dispose d'un radeau de sauvetage de classe V Pro avec dispositif de largage hydrostatique.

Quelques secondes après le naufrage, le radeau de sauvetage, libéré de son ber grâce à son système de largage, remonte à la surface mais ne se déclenche pas. Pour le percuter, le patron, alors à l'eau, doit tirer, non sans difficulté, sur la drisse de gonflage. Ce n'est qu'une fois gonflé que les naufragés peuvent se hisser à bord et tirer les feux de détresse à l'attention des navires sur zone.

Il résulte que le non déclenchement automatique du radeau une fois libéré de son support, est dû à une absence de fixation de l'anneau de rupture ou de la bosse cassante à un point fixe. En effet, le patron a remplacé le largueur hydrostatique 10 jours avant l'événement et a simplement lové la drisse de gonflage à proximité du radeau. En d'autres circonstances, ce montage non conforme du système de largage du radeau aurait pu avoir de **graves conséquences**.



8 SYNTHÈSE

Le *JANEIRO* est en action de pêche au chalut dans une zone à fonds sableux mais où la nature du fond entraîne un risque de croche.

Le patron met la barre en grand à gauche puis quitte aussitôt la timonerie pour se rendre sur le pont arrière.

A ce moment, l'engin de pêche croche sur bâbord. Sous l'action conjuguée de la giration engagée et de la traction exercée par le navire sur la fune, le navire gîte fortement sur bâbord avec une assiette importante. L'eau s'engouffre rapidement et envahit les compartiments sous pont dont les accès ne sont pas fermés.

Le *JANEIRO* coule rapidement par l'arrière. L'équipage est récupéré sain et sauf après avoir pris place dans le radeau de sauvetage, mis en œuvre avec difficulté.

9 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer rappelle :

aux patrons des navires de pêche :

- 9.1** que les portes étanches sous pont de franc-bord doivent être maintenues fermées à la mer. Un avis doit d'ailleurs être apposé sur chaque côté de la porte pour indiquer que celle-ci doit être maintenue fermée en mer ;
- 9.2** qu'il ne faut jamais quitter un poste de commande tant que la manœuvre ou l'évolution engagée n'est pas achevée.

Le *BEA*mer recommande :

aux patrons des navires de pêche :

- 9.3** de fermer les panneaux étanches lorsque l'engin pêche est en action ;
- 9.4** de s'assurer que les dispositifs de largage des radeaux sont correctement installés.

aux organismes professionnels et aux organismes chargés de la prévention des accidents :

- 9.5** de renforcer la sensibilisation des patrons pêcheurs pratiquant les arts traînants aux risques que représentent les croches et à la conduite à tenir ;
- 9.6** de poursuivre les actions de sensibilisation sur le montage des radeaux de sauvetage, en liaison avec les centres de formation professionnelle maritime.

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Cartographie

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **09 JUIL 2010**

N^oréf. : *BEA*mer **0009**



DÉCISION

Le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la 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 09 septembre 2008 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu** le décret du 09 juin 2008 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP 684 établi le 09 juillet 2010 par le CROSS Corsen ;

DECIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du chalutier *JANEIRO* survenu le 09 juillet 2010 au large du sémaphore de Ploumanac'h, immatriculé à Saint-Brieuc sous le N° 482900 et battant pavillon français.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte 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 MSC.255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de l'Écologie,
de l'Énergie,
du Développement durable,
et de la Mer

*BEA*mer

Tour Pascal B – Antenne Voltaire
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 Ministre et par délégation
Le Directeur du *BEA*mer
Jean-Pierre MANNIC



Cartographie

