



Rapport d'enquête technique

LOUIS GAETANE 2

ALMHMOUD TRANSPORTER

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

ABORDAGE

ENTRE LE CHALUTIER

LOUIS GAETANE 2

ET LE CARGO

ALMHMOUD

TRANSPORTER

SURVENU LE 14 SEPTEMBRE 2010

DEVANT LE PORT DE SETE

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	NAVIRES	Page	7
4	EQUIPAGES	Page	9
5	CHRONOLOGIE	Page	10
6	ANALYSE	Page	13
7	AVARIES	Page	18
8	SYNTHESE	Page	20
9	RECOMMANDATIONS	Page	20

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Enregistrements SPATIONAV
- C. Cartographie
- D. Mention sur la carte anglaise

Liste des abréviations

AIS	: Système d'identification automatique des navires (<i>Automatic Identification System</i>)
ANFR	: Agence Nationale des Fréquences
BEAmer	: Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
CAPM	: Certificat d'Aptitude Professionnelle Maritime
CGO	: Certificat Général d'Opérateur (radiocommunications)
COLREG	: <i>Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</i>
CROSS	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CSN	: Centre de Sécurité des Navires
DIRM	: Direction Interrégionale de la Mer
HF	: Haute Fréquence (<i>High Frequency</i>)
IACS	: Association internationale des sociétés de classification (<i>International Association of Classification Societies</i>)
MF	: Moyenne Fréquence (<i>Medium Frequency</i>)
MOU	: Mémoire de Paris sur les contrôles des navires par l'état du port (<i>Memorandum Of Understanding</i>)
PSC	: Contrôle par l'état du port (<i>Port State Control</i>)
SITREP	: <i>SITuation REPort</i>
SMDSM	: Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (<i>GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System</i>)
SPATIONAV	: Système de surveillance des approches maritimes, développé à l'origine pour la Marine nationale
TU	: Temps Universel
tx	: Tonneaux de jauge
UMS	: Système de jaugeage international (<i>Universal Measurement System</i>)
VDR	: Enregistreur de données de voyage (<i>Voyage Data Recorder</i>)
VHF	: Très hautes fréquences (<i>Very High Frequency</i>)

1 CIRCONSTANCES

Les heures sont données en heures TU + 2

Le 14 septembre 2010 à 6h42, le cargo panaméen *ALMAMOUD TRANSPORTER*, faisant route Nord/Nord-Ouest vers la marque de pilote du port de Sète, et le chalutier sétois *LOUIS GAETANE 2*, en action de pêche cap au Sud-Ouest, entrent violemment en collision à la position 43° 21'44" Nord, 003°48'03" Est.

La partie haute de l'étrave et le pavois bâbord de la plage avant du chalutier en bois sont enfoncés par le choc tandis que le cargo n'a subi que des éraflures sur sa muraille tribord à partir du point d'impact .

Il n'y a pas de blessés, cependant l'équipage du chalutier, choqué par l'accident, est hospitalisé pour examens à l'arrivée du navire à quai.

Les deux navires accostent au port de Sète, le cargo pour charger du bétail à destination du Liban, le chalutier à son poste habituel avant d'être mis au sec pour inspection de la coque.

2 CONTEXTE

2.1 *LOUIS GAETANE 2*

La pêche au chalut de fond se pratique, en Méditerranée, avec des navires dont la plupart sont en bois et certains d'âge vénérable. Les marées sont de courte durée, généralement moins de 24 heures et se déroulent dans la bande des 20 milles sur des fonds sableux de 30 à 40 mètres de profondeur. Les traits sont parallèles à la côte et durent au maximum 4 heures. Cette profession connaît des difficultés économiques considérables.

Le *LOUIS GAETANE 2* est un chalutier de 48 ans construit par l'ancien chantier Stento de Sète. La charpente et les bordées sont en bois rouge africain (probablement Nyangon ou Okoumé).

Le navire est la pleine propriété du patron. L'équipage est composé de ce dernier et de quatre marins.

Le jour de l'accident, le patron est préoccupé par des problèmes personnels.

2.2 *ALMHMOUD TRANSPORTER*

L'exportation de bestiaux vivants vers le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord voire l'Amérique du Sud, est un marché du port de Sète. Les années passées, ce trafic était assuré par des navires dont certains étaient très âgés voire sous-normes.

L'intensification du contrôle par l'Etat du port a engendré un renouvellement de cette flottille vieillissante au profit de navires dont le *ALMHMOUD TRANSPORTER* est un exemple. Cet ancien cargo transport de véhicules, construit au Japon, a subi des réparations et des aménagements en 2010 au chantier turc de Tuzla. Il entame, le 14 septembre 2010, sa première escale commerciale à Sète pour y charger des bestiaux à destination de Beyrouth.

Dans ce contexte, pour cet atterrissage sur Sète en fin de nuit, le capitaine du navire est en passerelle, ainsi que le deuxième lieutenant et le timonier. Le navire fait route à un peu plus de 10 nœuds vers la marque de pilote. L'attention du capitaine est focalisée sur l'arrivée de la pilotine qu'il ne distingue pas encore. Pour lui la situation nautique est claire même si le second-capitaine, posté sur la plage avant, lui a fait part de la présence d'un navire en route de collision sur tribord (écho radar, feux de navigation).

Le capitaine du cargo maintient sa vitesse et son cap. Seul le deuxième lieutenant effectue, avec le projecteur, des signaux optiques vers le navire de pêche, à partir de l'aileron de passerelle tribord.

Surpris par le choc, le capitaine du *ALMHMOUD TRANSPORTER* réduit légèrement sa vitesse sans manœuvrer, estimant que le navire heurté n'a pas besoin d'assistance.

3 NAVIRES

3.1 *LOUIS GAETANE 2*



Principales caractéristiques :

- Type de navire : Chalutier pêche arrière ;
- Construction : Bois, chantier Stento, Sète ;
- Société de classification : néant (Franc bord Afmar)
- Immatriculation : ST 613327 ;
- Longueur hors tout : 24,90 m ;
- Franc-bord (été) : 620 mm ;
- Jauge brute : 79,37 Tx – 85 UMS ;
- Puissance moteur : 316 KW ;
- Année de construction : 1962 ;
- Catégorie de navigation : 3^{ème} (20 milles de terre).

3.2 *ALMHMOUD TRANSPORTER*



Principales caractéristiques :

- N°OMI : 8701387, Pavillon Panama, indicatif : 3FFV9 ;
- Type de navire : Cargo, transport de bétail vivant ;
- Construction : Acier, Japon ;
- Société de classification : INSB (International Naval Survey Bureau) ;
- Longueur de référence : 100 m (LL 66) ;
- Largeur : 20,0m ;
- Franc-bord (été) : 4277mm ;
- Jauge brute : 6574,30 (UMS);
- Puissance moteur : Mitsubishi 8UEC45LA ; 7051 kW ;
- Année de construction : Pose de la quille le 20/12/1986 ;
- Catégorie de navigation : Internationale ;

➤ Propriétaire : ABDULRAZAK MAHMOUD CHWIHNA, Aleppo, Syria, P.O. BOX 10790, N° OMI : 5446996.

La compagnie est :

- d'après l'attestation de conformité ISM : ARAB SHIP MANAGEMENT LTD, First Floor, JNSL Building, NASER BIN JAMIL Street, WADI SAQRA, AMMAN, JORDAN.
- d'après la fiche synoptique continue : RANIA MARINA S.A.R.L., 1st Floor, SEHNAWI BLDG, Port Street, BEIRUT, LEBANON.

4 EQUIPAGES

4.1 LOUIS GAETANE 2

L'équipage du chalutier est composé de cinq personnes régulièrement embarquées sur le rôle du navire. Le patron, propriétaire embarqué, commande depuis 26 ans. Il pratique le chalut de fond dans la zone habituelle de pêche, entre Le Grau du Roi et Agde.

Le patron est titulaire du certificat de capacité et du brevet de motoriste à la pêche, un marin-pêcheur qualifié est également capacitaire, un autre matelot possède un certificat d'apprentissage maritime de conchyliculture, un autre possède un BEPM Machines Marines et le dernier n'a pas de brevet particulier.

A l'exception d'un des matelots, l'équipage est à jour des visites médicales.

4.2 ALMHMOUD TRANSPORTER

L'équipage du cargo est composé, d'après la « crew list », de 34 personnes. Trente membres d'équipages dont l'état-major sont de nationalité syrienne ; le maître électricien, le troisième mécanicien et un matelot qualifié sont de nationalité égyptienne et un garçon vacher est de nationalité libanaise.

Le Capitaine est âgé de 52 ans. Ce n'est pas la première fois qu'il fait escale à Sète. Le second capitaine est âgé de 34 ans. le deuxième officier pont est âgé de 28 ans, il est le fils du capitaine. Le chef mécanicien est âgé de 38 ans.

Les brevets détenus par l'état-major du navire sont d'origines diverses (Egypte, Ukraine, Géorgie, Corée du Nord...). Tous ces documents sont référencés par rapport à la Convention STCW 78/95 de l'OMI et les visas de reconnaissance du Panama sont à jour pour tous les officiers.

Les certificats des visites médicales sont également à jour.

Toute la documentation du bord (système de management de la sécurité) est rédigée en langue anglaise.

L'ensemble des certificats internationaux OMI du navire, à jour, ont été délivrés par la société de classification INSB (International Naval Survey Bureau - ne faisant pas partie de l'IACS) à l'exception des certificats ISM, ISPS et fiche synoptique continue délivrés par l'autorité maritime du Panama.

5 CHRONOLOGIE

Les heures sont locales (TU +2)

Le **14 septembre 2010 à 03h00**, le cargo bétailier *ALMHMOUD TRANSPORTER* est en route en provenance d'Istanbul et à destination de Sète. La route a été planifiée conformément aux procédures du système de management de la sécurité.

A la même heure, le chalutier Louis Gaétane 2 appareille du port de Sète pour une journée de pêche, cap au 100 vers l'ancienne bouée du sea-line au delà des 3 milles

Vers **3h30**, son train de pêche est filé cap au 060, vitesse GPS 4,2 nœuds. Après la manœuvre, l'équipage est mis au repos, seul le patron veille en passerelle.

Vers **05h00**, Sur la passerelle du cargo, le deuxième lieutenant pont ainsi que le timonier sont de quart depuis 04h00. Le navire fait route au 325 pour 16,6 nœuds. Le capitaine a demandé à être réveillé pour l'atterrissage au port de Sète à l'occasion de cette première escale.

Vers **05h00** également, le chalutier étant au large de Palavas, le patron fait relever les panneaux de chalut par deux membres d'équipage et fait demi-tour.

Vers **05h10**, le cargo a un contact VHF avec la station de pilotage de Sète, le capitaine précise son arrivée à 06h15. Il parle un anglais compréhensible.

Vers **05h15**, le *LOUIS GAETANE 2* est à nouveau en action de pêche, cap 225/230, à 5 nœuds environ, le patron reste en passerelle, les matelots retournent se coucher.

Vers **06h00**, le patron perçoit sur bâbord un gros écho radar qui se matérialise à la limite de son écran (échelle 3 milles). En visuel, il repère le feu vert tribord et le feu blanc de tête de mât. Le patron estime alors que ce navire, en approche de Sète, lui passe largement sur l'avant.

Se sachant privilégié sur le tribord du cargo et en action de pêche, le patron maintient son cap et sa vitesse.

Vers **06h15**, le cargo est toujours visible sur l'avant bâbord du chalutier. Le patron estime encore que ce navire lui passera sur l'avant et ne modifie ni son cap ni sa vitesse.

Vers **06h20**, le patron du chalutier appelle un membre de sa famille au téléphone et s'entretient avec lui plusieurs minutes, assis sur le siège de pilotage qui se situe à tribord de la passerelle, face au radar.

Vers **06h30**, le capitaine du cargo aperçoit sur le radar le navire de pêche. « *il faisait route convergente avec la mienne, comme j'allais vers mon poste d'attente du pilote j'ai pensé qu'il changerait sa route. Je ne l'ai pas contacté par VHF pour savoir ses intentions* »

Vers **06h35**, le deuxième lieutenant pont fait des signaux lumineux en direction du navire de pêche. Il confirme au capitaine la route de collision.

A peu près en même temps, le second capitaine, qui se trouve sur la plage avant, communique par radio portable avec le capitaine et lui confirme la route de collision du navire de pêche.

Vers **06h38**, le patron du *LOUIS GAETANE 2* s'aperçoit que le navire de commerce est très proche de son avant bâbord et qu'il y a risque de collision. Il désactive le pilote automatique et abat en grand sur la gauche pour tenter de passer sur l'arrière du cargo. Sollicitée

mécaniquement par l'ordre de barre, imposant un fort couple hydraulique sur la pompe d'assistance, la courroie d'entraînement de cette pompe attelée au moteur principal casse. Sans assistance, la barre devient dure et l'abattée n'est que très partielle.

A **06h42**, Le *ALMHMOUD TRANSPORTER*, en route au 331 à 10,4 nœuds, heurte le navire de pêche avec son épaule tribord, juste à l'arrière des formes de l'avant. Le *LOUIS GAETANE 2*, cap au 207° à 5 nœuds, est percuté sur l'avant bâbord. Le sommet de l'étrave encaisse le choc, l'assemblage étrave/contre-étrave casse au ras du pont ainsi que les pavois et les jambettes bâbord et tribord. L'ensemble se couche sous le choc vers tribord et le chalutier salue violemment. Le moteur principal toujours en marche avant et le train de pêche à l'eau, le chalutier se redresse légèrement et se stabilise en frottant tout le long de la coque du cargo sous un angle de 45° environ.

Il ne se redresse qu'après être passé derrière le tableau du cargo.

Lors de l'impact, le patron, et un des matelots dormant en passerelle, réveillés par les cris du patron, se trouvent tous deux projetés à tribord. Deux autres matelots dormant dans la cabine sont bousculés dans leurs bannettes alors que le cinquième, dormant dans le carré, est projeté au sol.

Après quelques instants de forte tension, le patron s'assure que son équipage est sain et sauf, fait préparer le radeau de sauvetage. Il s'inquiète des dégâts de la plage avant et craint une voie d'eau. Il appelle le sémaphore de Sète sur VHF 16. Ce dernier répond immédiatement, suivi du CROSS La Garde.

Le navire reste à flot en dépit de la voie d'eau, qui est étalée. La pilotine du port de Sète étant sur les lieux et ayant rassuré le patron sur l'état de la coque à l'avant, le navire rentre au port par ses propres moyens.

Vers **06h45** le cargo a légèrement ralenti à 9,9 nœuds, cap au 319 en attendant le pilote. Le capitaine qui s'est porté sur l'aileron tribord, après avoir vu le navire de pêche défiler contre son bordé tribord déclare « *Lorsque le navire de pêche s'est trouvé sur l'arrière, j'ai vu, à travers les vitres de la passerelle, une personne qui m'a fait signe que tout allait bien* ».

Vers **07h00**, le pilote monte à bord par l'échelle disposée à tribord du *ALMHMOUD TRANSPORTER* et récupère un morceau de bois peint en bleu appartenant au chalutier. Il constate une longue traînée bleue sur la coque tribord du cargo.

Le capitaine lui annonce alors qu'il a été touché sur son tribord par un bateau de pêche.

Vers **08h00**, Le *LOUIS GAETANE 2* accoste à son poste habituel et l'ensemble de l'équipage, en état de choc, est évacué par les pompiers vers l'hôpital de Sète.

A la même heure le cargo est à quai au port de Sète.

6 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BEA*mer 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 ;**
- **facteurs humains .**

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 ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous jacent ;**
- **conjoncturel 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.

6.1 Facteurs naturels

A l'heure de l'abordage le 14 septembre 2010, le jour n'est pas encore levé. La nuit est claire, le vent vient du Nord - Nord/Est pour 14 nœuds, la mer est peu agitée, la visibilité est très bonne, la nébulosité est de 5/8 (données météo CROSS La Garde).

La clarté commence à peine à être perceptible dans l'Est et ne peut à l'évidence produire un quelconque éblouissement des protagonistes

Les facteurs naturels n'ont aucune influence dans cet accident

6.2 Facteurs matériels

6.2.1 Sur le *LOUIS GAETANE 2*

Le chalutier *LOUIS GAETANE 2* est un navire suivi par le Centre de Sécurité des Navires de Sète. Il dispose d'un certificat national de franc-bord et d'un permis de navigation à jour.

Malgré son âge les investigations menées après l'accident montrent une quasi absence de vieillissement sur les assemblages, clous, carvelles et tirants ainsi que sur l'état des bois eux-même.

La qualité de la construction et le bon état de la charpente de l'avant ont favorisé la survie du chalutier à la suite d'un tel choc. En effet, toute la charpente de l'avant, du brion au pont (étrave, contre-étrave, apôtres, bauquières et tablettes, aboutages des préceintes et bordés) a tenu et préservé le navire d'une destruction importante, laquelle aurait provoqué un naufrage rapide.

Une visite spéciale de sécurité a été effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires du CSN de Sète le 15 septembre. Les appareils de navigation, dont l'AIS, ont été testés avec satisfaction. La courroie d'entraînement de la pompe d'assistance de barre rompue a été examinée.

Lors de l'ultime tentative d'abattée à gauche, le système de barre a connu une avarie de pompe d'assistance hydraulique, laquelle n'a plus été entraînée suite à la rupture de la courroie d'entraînement.

Cette rupture est consécutive au couple de torsion transmis sur le safran par l'ordre de barre, lequel s'est traduit par une forte pression hydraulique demandée à la pompe d'assistance. Cette rupture a peut-être été favorisée par le type de courroie (« de secours ») employée à bord de ce navire. Toutefois, l'abattée a été trop tardive pour éviter le choc, et le BEA mer estime que **cette avarie n'a pas eu d'influence sur l'accident.**

Les enregistrements cinématiques du système SPATIONAV montrent que l'AIS du chalutier fonctionne de façon intermittente lors de la marée du 14 septembre 2010 entre 03h00 et 08h00.

En particulier, quelques minutes avant le choc et jusqu'à 5 minutes après le choc, le *LOUIS GAETANE 2* n'était pas détecté sous son nom par les AIS récepteurs et en particulier ceux du cargo et du sémaphore. Seul le système SPATIONAV du sémaphore lui attribuait un numéro d'ordre (2650) du fait de l'écho radar (voir Annexe B).

Même si les considérants liés aux facteurs humains à bord du cargo sont prépondérants, les enquêteurs estiment que **le non fonctionnement de l'AIS du *LOUIS GAETANE 2* dans les minutes qui ont précédé l'abordage, constitue également un élément conjoncturel sous-jacent.** En effet, le signal AIS aurait peut être pu faire prendre conscience du risque imminent à bord du cargo (tout comme une alarme ARPA).

6.2.2 Sur le *ALMHMOUD TRANSPORTER*

Le cargo *ALMHMOUD TRANSPORTER* ayant fait l'objet d'importants travaux en 2010 au chantier turc de Tuzla, disposant de ses certificats internationaux en cours de validité, son état technique a été jugé bon lors de l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, menée à Sète le 15 septembre 2010.

Cependant, les déficiences relevées sont néanmoins révélatrices d'un management de la sécurité potentiellement insuffisant. En particulier, l'attestation de conformité ISM et la fiche synoptique continue du navire, toutes deux délivrées par le Panama, ne sont pas cohérentes au sujet du nom et des références de la Compagnie.

Par ailleurs, alors que l'AIS a fait l'objet d'une révision en 2010, sa programmation telle que lue par le système SPATIONAV fait ressortir un nom de navire incohérent.

A noter que les informations enregistrées par le S-VDR du cargo n'ont pas été exploitées, les enquêteurs du *BEA*mer n'ayant pu y avoir accès.

Enfin, à aucun moment le capitaine et le deuxième officier pont ne font état d'une alarme ARPA couplée au radar.

Même si ces observations appellent des actions correctives, **ces facteurs matériels n'ont aucune influence dans la survenance de cet accident, excepté en ce qui concerne une utilisation judicieuse qui aurait pu être faite de l'ARPA.**

6.3 Facteurs humains

Faisant suite aux analyses des entretiens et documents à disposition des enquêteurs, les facteurs liés aux comportements humains constituent les éléments les plus importants en ce qui concerne cet accident.

6.3.1 Sur le *ALMHOUD TRANSPORTER*

Il s'agit de la première escale d'un nouveau navire à Sète sur un marché concurrentiel ; celle-ci est connue du capitaine.

On peut légitimement estimer que le capitaine est tendu, sans doute stressé par cette escale dans un port français, où il s'attend probablement à un contrôle des autorités françaises, Douanes, P.S.C. dans le cadre du MOU de Paris, inspection sanitaire pour le transport des bestiaux etc...

L'équipage, en revanche, ne semble pas fatigué.

Seul, le comportement du capitaine semble entaché d'une absence de prise en compte d'une situation nautique pourtant très classique avec, sur tribord, un navire en route de collision, arborant de plus des feux de navire en pêche, donc privilégié au sens de la Convention COLREG 72.

Ainsi, son attention paraît incontestablement focalisée sur l'arrivée de la pilotine qu'il ne distingue pas encore. Pour lui la situation nautique est claire, même si le second capitaine posté sur la plage avant lui a fait part de la présence d'un navire en route de collision sur tribord (écho radar, feux de navigation).

Pour lui, il doit s'agir de la pilotine, maintenant son cap et faisant donc route pour venir accoster le côté tribord du cargo où était disposée l'échelle de pilote.

Se pensant privilégié, même si son navire n'était pas encore dans le chenal réglementé, (mais en tout état de cause non concerné par cette réglementation) le capitaine du

cargo maintient son cap et sa vitesse, sans tenter un appel VHF. Seul le deuxième lieutenant pont a effectué des signaux optiques à partir de l'aileron de passerelle tribord avec le projecteur tandis que le second capitaine l'alertait par talkie-walkie.

La décision de maintenir le cap et la vitesse, contrairement aux exigences de COLREG, constitue le facteur déterminant de cet accident.

6.3.2 Sur le *LOUIS GAETANE 2*

Au cours de ce trait de 4 heures, le patron est en passerelle, le reste de l'équipage dort.

A 3 milles environ du point d'abordage, le patron voit l'écho du cargo sur son radar et estime que ce navire passera sur son avant. Il maintient son cap et sa vitesse.

Après une conversation téléphonique d'ordre privé, le patron surveille la route du cargo et estime qu'il passera sur son avant. Il se sait privilégié au sens de COLREG, venant de tribord et en action de pêche. Il décide de maintenir son cap et sa vitesse.

Quelques instant plus tard, il réalise que le cargo ne manœuvre pas et met la barre toute à gauche pour tenter d'éviter le choc.

Le mode de travail à bord de ce chalutier fait que l'équipage se lève vers 02h00 du lundi au samedi pour des marées de 14 heures environ. Le samedi après-midi est consacré à la maintenance du navire et le dimanche au repos.

Le patron assure la veille durant ces marées, notamment entre 03h00 et 07h00, heure à laquelle le premier trait est viré. Par ailleurs, des préoccupations d'ordre familial sont à l'origine d'un appel téléphonique vers 06h20 le 14 septembre 2010, lequel mobilise fortement l'attention du patron.

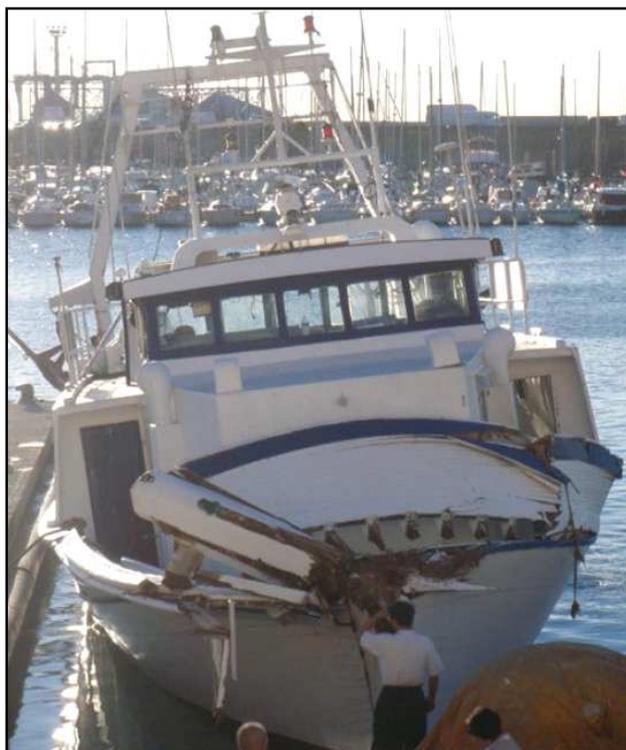
La fatigue et des préoccupations personnelles contrariantes ont certainement affecté la vigilance du patron ; lequel, lorsqu'il est confronté à une situation rapprochée de ce type avec des navires de commerce, fait habituellement appel au sémaphore de Sète afin que celui-ci communique par VHF la présence d'un navire en action de pêche.

La perception tardive du risque par le patron constitue le second élément déterminant de cet accident.

7 AVARIES

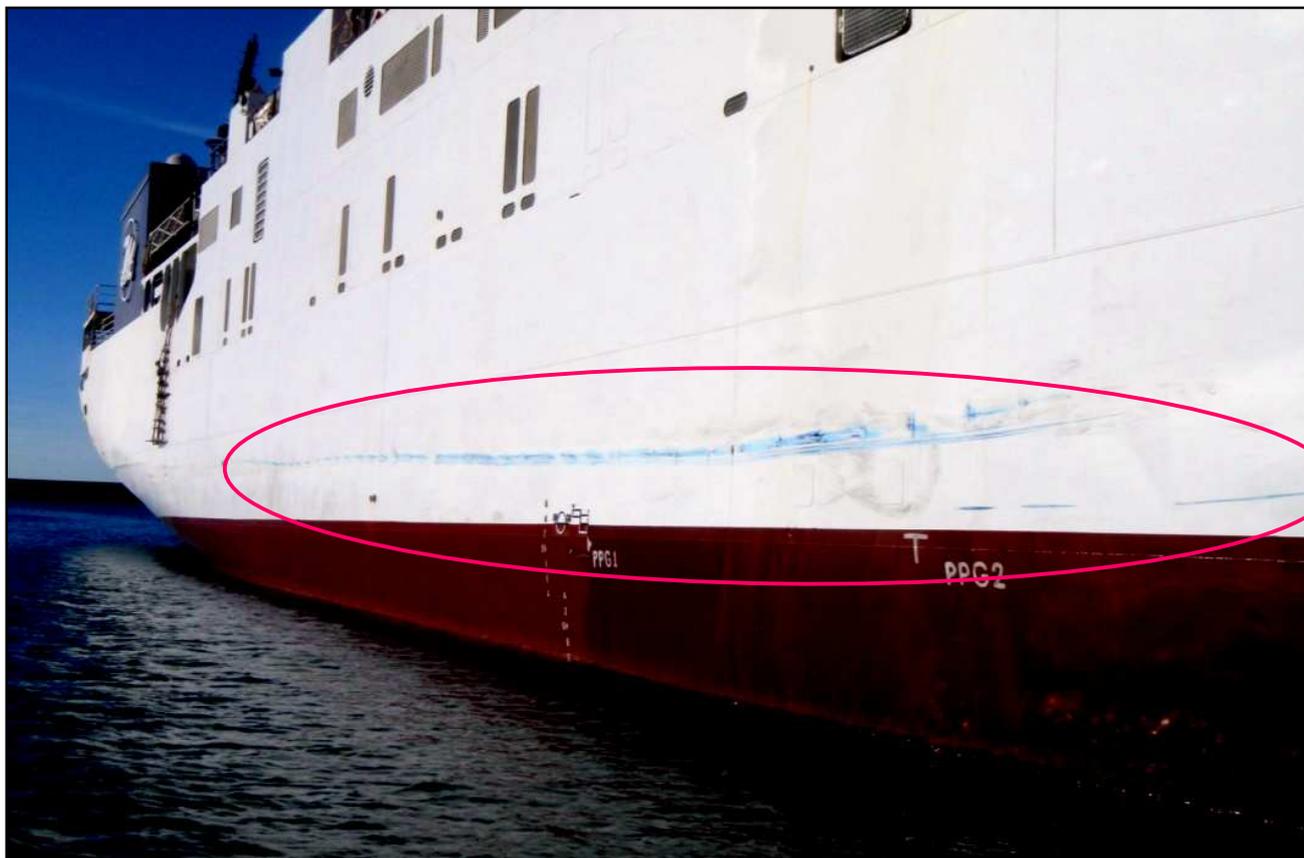
7.1 Sur le *LOUIS GAETANE 2*

Tout l'avant du navire de pêche a souffert et l'ensemble de la charpente de l'avant mérite un démontage complet pour vérifier, reprendre les assemblages et changer les pièces cassées.



7.2 Sur le *ALMHMOUD TRANSPORTER*

Les avaries du cargo sont limitées à un léger enfoncement du bordé entre deux membrures et à une échelle de pilote légèrement endommagée.



8 SYNTHÈSE

L'abordage du *LOUIS GAETANE 2* par le *ALMHMOUD TRANSPORTER* à l'aube du 14 septembre 2010 n'a pas fait de victime.

L'existence de situations rapprochées du même type dans la zone n'est pas exceptionnelle.

Les faits montrent que les décisions du capitaine du cargo, qui n'a pas respecté la COLREG, sont le premier facteur de l'accident.

D'autres facteurs ne sont pas à négliger, telle la prise de conscience tardive du risque de collision par le patron du navire de pêche, par ailleurs distrait par une communication téléphonique importante, ou encore le dysfonctionnement de l'AIS du chalutier et enfin l'absence de communication entre les navires par VHF, y compris par l'intermédiaire du sémaphore pour une meilleure compréhension.

9 RECOMMANDATIONS

Le BEA mer rappelle :

- 9.1** La nécessité pour les capitaines de respecter strictement les règles de prévention des abordages en mer (COLREG 72) en effectuant notamment largement à temps les manœuvres appropriées .
- 9.2** Le chenal réglementé d'accès au port de Sète ne concerne que les navires-citernes et les navires transportant des substances dangereuses (Arrêtés Préfectoraux PREMAR MED 76/2000 du 13 décembre 2000 et 8/2005 du 18 mars 2005). Par ailleurs, la note qui figure en encart sur les cartes (voir Annexe D) qui est relative à la zone réglementée du port de Sète (voir Annexe C) ne semble pas correspondre aux dispositions des arrêtés préfectoraux déjà cités.

Le *BEA*mer recommande :

Aux patrons de pêche :

- 9.3** Dans le cas de difficultés de compréhension linguistiques lors de communications VHF entre deux navires en situation rapprochée aux abords de Sète, le sémaphore de Sète, idéalement placé, avec visuel sur la zone et connaissance des flottilles, peut apporter un concours précieux. Ceci ne doit pas conduire pour autant à interrompre les efforts d'amélioration de la compréhension de l'anglais par les professionnels de la pêche.

A l'Etat du pavillon :

- 9.4** Nonobstant ses obligations vis-à-vis de l'OMI, l'Etat du pavillon du *ALMHMOUD TRANSPORTER* devrait tenir informé l'Etat du port des mesures correctives effectuées suite à cet abordage et mettre en cohérence les mentions relatives à l'armateur, relevées entre la Fiche Synoptique Continue et l'Attestation de Conformité ISM du navire.

A l'armateur du *ALMHMOUD TRANSPORTER* :

- 9.5** De tenir informé l'Etat du port des actions correctives effectuées dans le cadre du code ISM à la suite de cet abordage, de la formation de son équipage, du mauvais codage de son AIS, de l'utilisation du radar et de l'ARPA à la mer, de l'utilisation du S-VDR et des procédures de préservations des données en cas d'évènement de mer.

A l'armateur du *LOUIS GAETANE 2* :

- 9.6** De faire vérifier le bon fonctionnement de son AIS et d'utiliser le mode « alarme situation rapprochée ».

Aux services hydrographiques :

- 9.7** De mettre en cohérence sur les cartes marines, le cas échéant, le renvoi correspondant aux chenaux d'accès du port de Sète avec les arrêtés du Préfet Maritime (règles de navigation dans les chenaux d'accès obligatoires pour l'accès aux ports des navires transportant des hydrocarbures ou des marchandises dangereuses).

LISTE DES ANNEXES

- A. Décision d'enquête**
- B. Enregistrements SPATIONAV**
- C. Cartographie**
- D. Mention sur la carte anglaise**

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **21 SEP. 2010**

N/réf. : *BEA*mer **0016**



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 1908 établi le 14 septembre 2010 par le CROSS La Garde ;

DECIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant l'abordage entre le chalutier *LOUIS GAETANE 2* battant pavillon français et le cargo *AL MAHMOUD* battant pavillon Panama survenu le 14 septembre 2010 au large de Sète.

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

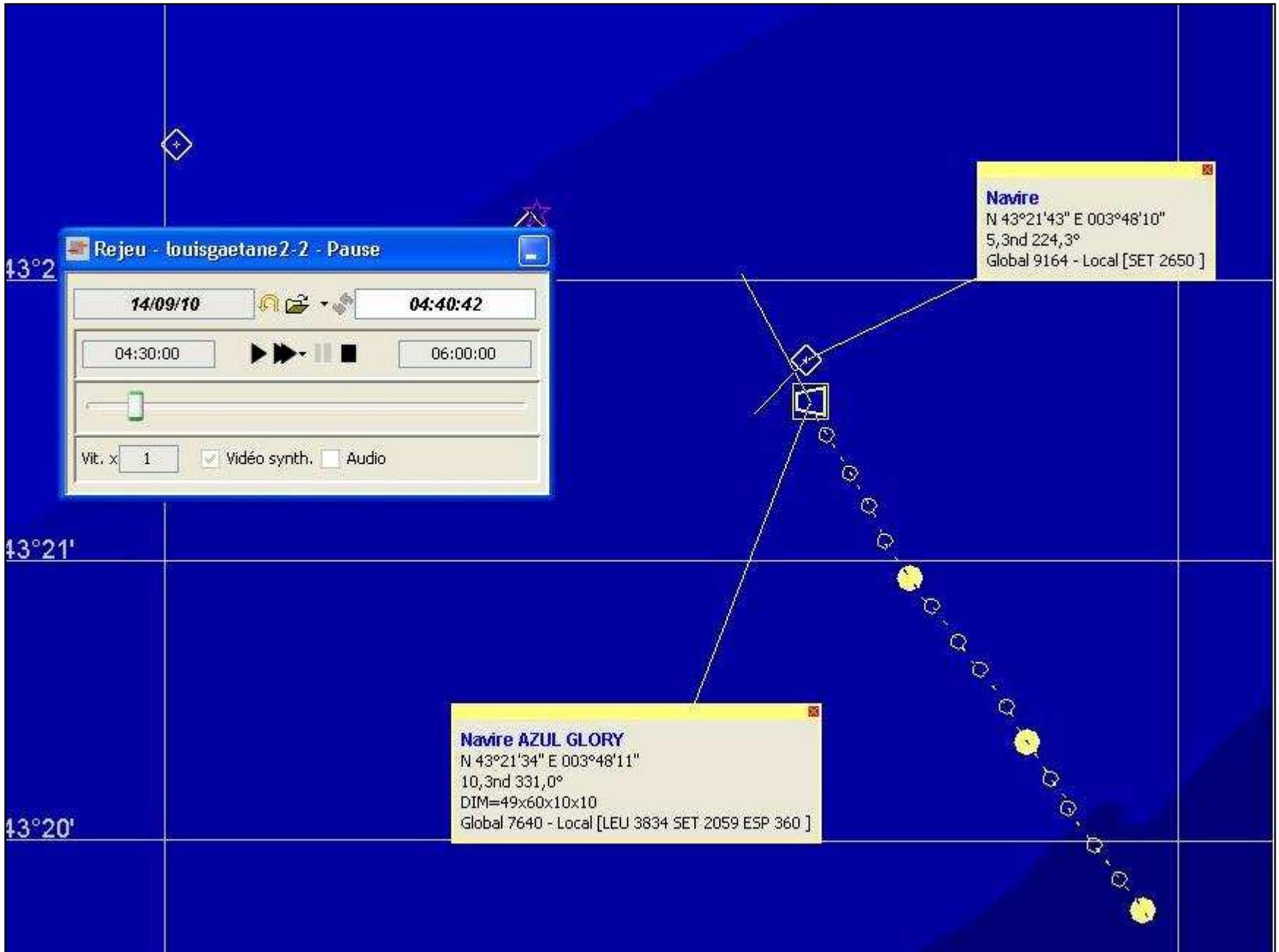
Tour Pascal B – Antenne Voltaire
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr

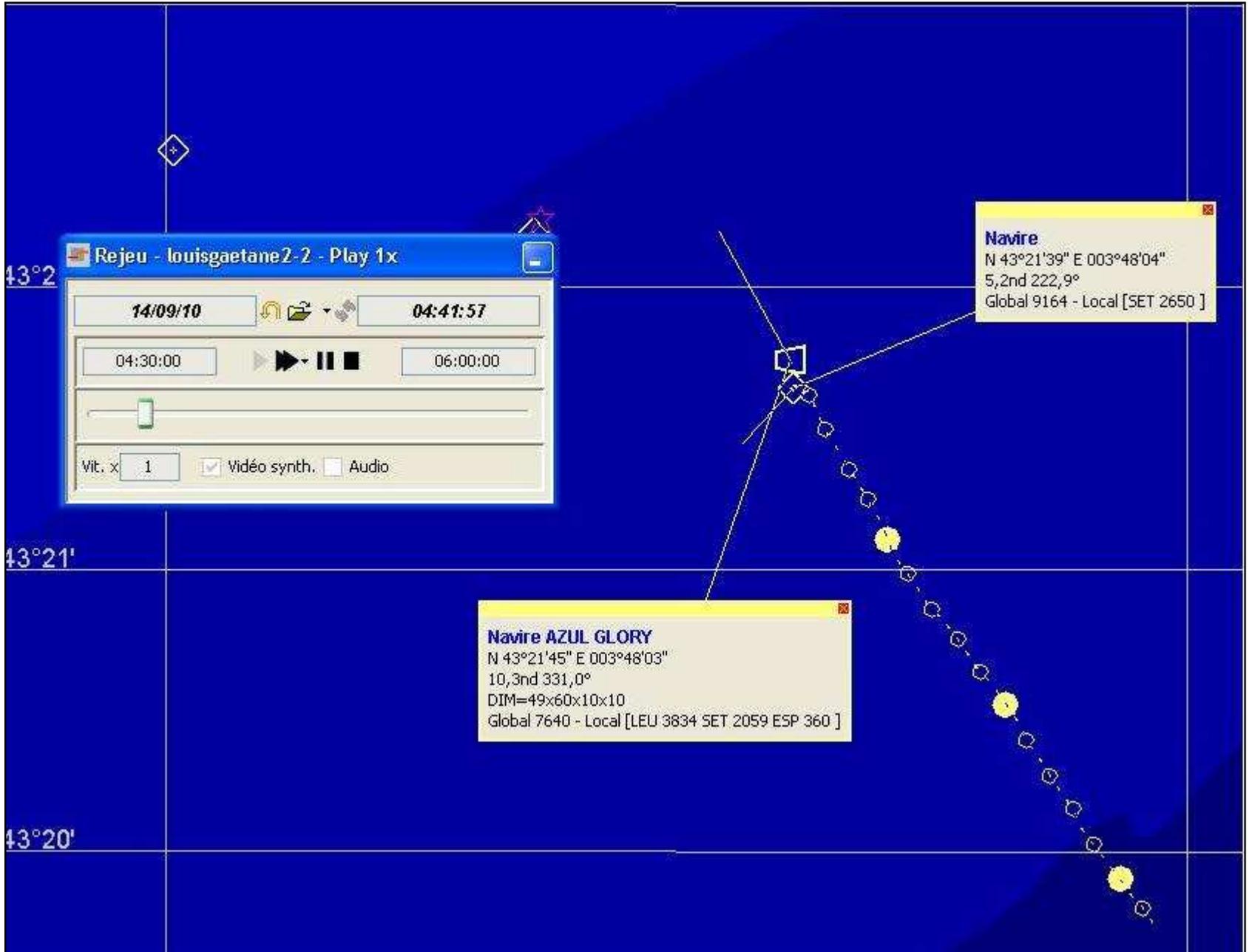
Pour le Ministre et par délégation
Le Directeur-adjoint du *BEA*mer
Philippe LAINE



Enregistrements Spationav







Cartographie

Mention sur la carte anglaise

SÈTE

SCALE 1:15 000

Mag Var: 0°15'W 2006 (6'E)

REGULATED AREA

Sailing and powered vessels may only enter the regulated area in order to gain access to, or leave, the port and anchorages. They must give way to warships, power-driven vessels of 50 metres or more in length and manoeuvring tankers.



Ministère de l'Ecologie, 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