



Rapport d'enquête technique

MARVIN

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU CHALUTIER

MARVIN

SURVENU LE 5 AOUT 2008

A 4,5 MILLES DU CAP DE LA HEVE

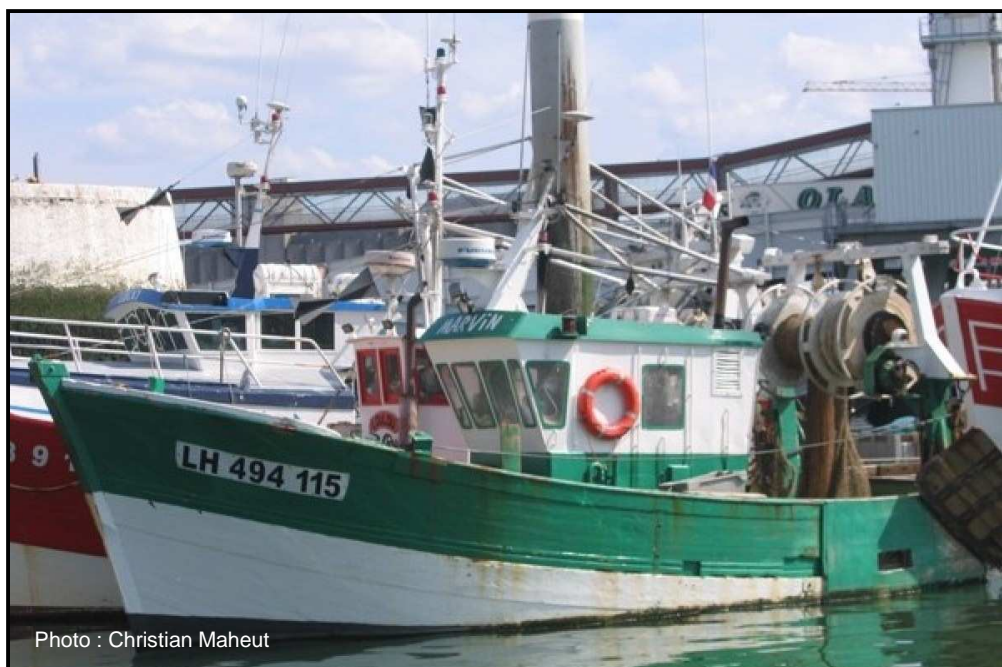


Photo : Christian Maheut

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 7
4	EQUIPAGE	Page 10
5	CHRONOLOGIE	Page 10
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 12
7	RECOMMANDATIONS	Page 17

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Cartographie

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
BEPM	:	Brevet d'Etudes Professionnelles Maritimes
BSL	:	Brigade de Surveillance du Littoral
CSN	:	Centre de Sécurité des Navires
CODIS	:	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
MMSI	:	<i>Marine Mobile Service Identity</i> (identité su Service mobile Maritime dans le système SMDSM)
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
SITREP	:	<i>SITuation REPort</i>
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
TU	:	Temps Universel
tjb	:	Tonneaux de jauge brute
UMS	:	Système de mesure international de jauge (<i>Universal Measurement System</i>)
VFI	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
VHF/ASN	:	Ondes métriques - Appel Sélectif Numérique

1 CIRCONSTANCES

(heures TU+2)

Le 5 août 2008 vers 20h30, le navire de pêche *MARVIN* appareille du port du Havre pour effectuer une marée à la sole. Il fait route pendant une heure pour se rendre sur les lieux de pêche, situés à 4,5 milles dans le Nord-Ouest du Cap de la Hève.

Le premier trait se déroule normalement. Le deuxième trait s'effectue en remontant vers le nord à la vitesse de 2,3 nœuds environ. Vers 23h15, moins de $\frac{3}{4}$ d'heure après avoir filé, le patron vire les funes. Il observe une lourdeur dans le chalut ; il procède, panneaux relevés mais toujours crochés sur les funes, à un lavage du chalut, en faisant route à petite vitesse durant environ 15 minutes. Puis il entreprend, après avoir décroché les panneaux, d'enrouler le chalut sur l'enrouleur.

Soudainement, alors qu'il vient de virer environ 1,50 mètre de bourrelet, le navire se couche sur bâbord. Il engage son matelot à retirer ciré et bottes et se mettre à l'eau. Il rentre dans la passerelle et essaye sans succès d'atteindre la VHF/ASN, étant aspiré vers le fond avec le navire. Réussissant néanmoins à se dégager, il se retrouve à l'eau avec son matelot et tous deux nagent pour s'écarter du *MARVIN* en train de couler. Peu de temps après, le radeau de sauvetage fait surface et ils y prennent place. Le patron actionne les fusées de détresse et fait des signaux avec une lampe torche.

Les naufragés entendent le bruit d'un moteur et aperçoivent les feux d'un bateau de pêche qui se dirige vers eux. Le *BON A RIEN* vient à couple du radeau de sauvetage, récupère les naufragés et les reconforte. Il les débarque ensuite au Havre où ils sont hospitalisés.

2 CONTEXTE

2.1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le navire de pêche *MARVIN*, francisé le 25 juillet 1980, est un navire de moins de douze mètres, assujéti comme tel à la réglementation en vigueur à la date de sa construction. Il s'agit en l'espèce de l'arrêté du 6 août 1971 « règles de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires de jauge brute inférieure à 500 tx ».

Fin 2004, après transformations ayant une implication sur la stabilité, il est soumis à la division 227 applicable « aux navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires, selon les termes de l'article 110-1.04 « applicabilité au navire ».

Il convient de noter qu'au regard des dispositions relatives à la tenue d'un log-book de pêche (obligatoire à partir d'une longueur de 10 mètres), le *MARVIN* a été longtemps considéré comme un navire de moins de dix mètres (le chiffre de 9,30 m est d'ailleurs porté à l'origine sur l'acte de francisation), alors qu'en réalité il mesure 10,50 m. Ce n'est qu'en 2007 que l'erreur a été détectée et rectifiée. Toutefois, ceci est sans incidence sur la réglementation sécurité applicable au navire.

2.2 CONTEXTE NAUTIQUE

Le navire de pêche *MARVIN*, de type navire polyvalent à deux engins, coquillier - caseyeur, est armé à la petite pêche pour accomplir une navigation en 3^{ème} catégorie. Ses zones de pêche sont situées en Baie de Seine et en Manche Est.

Les poissons et crustacés capturés au chalut sont généralement du carrelet, de la limande, de la sole, du merlan, du maquereau et également des bulots, étrilles et tourteaux. Les traits durent environ 40 à 45 minutes. Cette durée est fonction de la nature des fonds et de la profondeur.

Le chalut utilisé a un maillage de 40 millimètres, un bourrelet de 18 mètres, une longueur de chaînes de 6,50 mètres ; les panneaux en bois de 1,70 mètre de long pèsent entre 130 et 150 kilos chacun. Le diamètre des funes est de 16 millimètres et la longueur filée d'environ 100 mètres.

Le permis de navigation, en date du 17 octobre 2006, précise les conditions d'exploitation du navire en fonction du type de pêche. Ainsi, la pontée doit être inférieure à 1,2 tonne au chalut, 1,5 tonne à la coquille, 2,5 tonnes à la drague bivalves et une tonne aux casiers.

3 NAVIRE

Le *MARVIN* est un navire en bois construit en 1980, dans un chantier du Fret en Crozon dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Jauge brute en tx : 9,63 ;
- Jauge Londres (UMS) : 10,75 ;
- Longueur hors tout : 10,50 m ;
- Largeur : 3,46 m ;
- Creux : 1,47 m ;
- Puissance de propulsion : 155 kW ;
- Marque d'enfoncement : 425 mm ;
- Hélice : à pales fixes ;
- Treuil hydraulique : Rexroth/IM2.

Le *MARVIN* a changé cinq fois de propriétaire. Un nouvel acte de francisation a été établi le 4 juin 2008 au nom du dernier armateur, un Havrais. Une rectification a été apportée aux dimensions indiquées dans le premier acte de francisation. Elle porte sur la longueur ; celle-ci, qui était de 9,30 m, devient 10,50 m (longueur inscrite dans le rapport de visite de mise en service du navire en date du 8 août 1980). Le port d'attache est maintenant Le Havre.

Au cours de son exploitation, plusieurs modifications sont intervenues.

Au neuvage, le type de pêche est « caseyeur polyvalent », avec une puissance de 110 Kw (moteur Baudouin DK6) ; l'appareil de levage consiste en un mât.

En août 2004, l'armateur veut exploiter son navire aux arts traînants en le dotant d'un enrouleur. Une expérience de stabilité, réalisée à Paimpol le 3 août 2004, fait l'objet, dans un courrier du 31 août 2004, d'un certain nombre d'observations de la part du CSN (antenne de Paimpol). Elles portent en particulier sur les données qui doivent être fournies pour deux cas de chargement en fonction de chaque condition d'exploitation : chalutage et dragage des coquilles Saint-Jacques ou autres bivalves, ainsi que sur l'incidence de la puissance motrice sur une croche et l'incidence d'une croche dissymétrique sur une fune.

Le 30 septembre 2004, le CSN, après avoir pris connaissance du dossier de stabilité en date du 22 septembre 2004, fixe les nouvelles conditions d'exploitation du navire et demande que tous les poids des appareils soient confirmés, avec ticket de pesée. Ceci ne semble pas avoir été réalisé.

Le moteur d'origine de 110 kW a été changé. Dans le rapport de visite annuelle du 12 août 2004, la puissance motrice indiquée est de 155 kW ; celle notée pour l'expérience de stabilité est de 154 kW.

Suite à la visite annuelle et à la visite spéciale à sec du 8 octobre 2007 au Havre, le permis de navigation est renouvelé jusqu'au 22 octobre 2007. Cette visite a permis au CSN du Havre de constater la réalisation effective de travaux de modernisation. Ces travaux sur la coque et le pont ne modifient pas les conditions de travail et de sécurité (fiche de contrôle des travaux par le CSN du Havre le 9 janvier 2008).

Le 22 octobre 2007, une visite spéciale permet de constater la réalisation effective des prescriptions. Le rapport de visite rappelle les dispositions du décret n°2007-1227 du 21 août 2007 relatives au port du VFI en situation exposée. A l'issue, le permis de navigation est renouvelé jusqu'au 7 octobre 2008.

Equipements de navigation :

- 2 VHF dont une ASN ;
- 1 VHF SMDSM portative ;
- 1 ordinateur Maxsea® avec GPS ;
- 1 GPS (au fonctionnement *a priori* aléatoire) ;
- 1 radar de marque Furuno ;
- 1 sondeur ;
- 1 pilote automatique ;
- 1 compas (non à poste).

L'installation radio a été contrôlée le 4 janvier 2007. Elle est conforme à la réglementation SMDSM (zone A1).

Equipements de sécurité :

- 1 radeau classe V-Pro avec largeur hydrostatique ;
- 1 balise de pont à largeur hydrostatique ;
- 1 bouée de sauvetage lumineuse ;
- 3 brassières de sauvetage.

Il n'y avait pas à bord de vêtement à flottabilité intégrée.

4 EQUIPAGE

La décision d'effectif, visée par la Direction Départementale des Affaires Maritimes du Havre, comporte deux marins. A noter que le CSN du Havre avait émis, pour ce qui le concernait, un avis défavorable pour un armement du *MARVIN* à deux personnes, pour la pêche à la coquille.

La fiche d'effectif précise par ailleurs que le patron mécanicien doit être titulaire d'un titre de conduite des navires et d'un titre de conduite des moteurs et que le patron et le matelot doivent être aptes à la veille. L'effectif, au moment de l'accident, était conforme et les marins à jour de leur visite et aptes physiquement.

Le patron est titulaire d'un BEPM « conduite et exploitation des navires de pêche » (2004), d'un certificat de capacité (2007), d'un permis de conduire les moteurs marins (2007), d'un certificat restreint d'opérateur (2008) et d'un certificat de formation de base à la sécurité. Sa carrière de marin a commencé en 1999. En juillet 2007, il embarque en qualité de matelot sur le *LUCKY*, qu'il achète par la suite et sur lequel il devient patron le 10 juin 2008.

Le matelot est titulaire d'un certificat de fin d'études maritimes (2000). Il a commencé sa carrière de marin en septembre 1998 et embarqué sur le *MARVIN* le 10 juin 2008.

5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

(Heures TU + 2)

- Le **5 août 2008**, vers **20h30**, le navire de pêche *MARVIN*, avec deux personnes à bord, appareille du port du Havre pour effectuer une marée à la sole. Il fait route puis met en pêche vers 22h30, à environ 1,7 mille de la côte.
- Vers **23h15**, après 45 minutes de traîne, le patron entreprend de virer le chalut. Remarquant que ce dernier est lourd, il effectue les manœuvres habituelles dans ce cas (lavage du train de pêche), pensant à un remplissage du cul par des sédiments. Il entreprend, après avoir décroché les panneaux, de rentrer le chalut avec l'enrouleur. Alors qu'il vient de virer, sur le touret tribord de l'enrouleur, environ 1,50 mètre de bourrelet, le navire se couche brutalement sur bâbord. Immédiatement le patron dévire l'enrouleur, mais le navire ne se redresse pas. Les deux marins se trouvent sur le côté tribord de la timonerie alors que le navire est fortement gîté. Le patron tente

d'atteindre la V.H.F. Il s'extrait avec difficulté de la timonerie. Le navire sombre à la position : 49°35'265 N – 000°04'098 E. Les marins parviennent ensuite à embarquer dans le radeau de sauvetage.

- A **23h17**, une émission de la balise de détresse (MMSI 227644090), sur la fréquence 406 MHz, d'un navire, le *LUCKY*, est captée par le FMCC de Toulouse. L'information est transmise au Cross Gris-Nez. Il s'agit d'une alerte reçue par un satellite géostationnaire et donc sans position résolue (pas d'effet doppler).
- A **23h28**, le sémaphore de la Hève informe par téléphone le Cross Jobourg de tirs de fusées rouges.
- A **23h30**, le Cross Gris-Nez retransmet au Cross Jobourg une alerte de détresse sans position, concernant le navire *LUCKY*, immatriculé au Havre sous le n° LH 494115.
- A **23h32**, le Cross Jobourg est contacté par le navire de pêche *JULIEN GAËL* qui vient d'observer des fusées rouges. Dans le même secteur se trouvent les navires de pêche *LUCKY* et *BON A RIEN*. Le Cross Jobourg demande au *JULIEN GAËL* de faire route vers la position estimée du lancement des fusées. Une précision concernant le navire *LUCKY* est obtenue : le *MARVIN* s'appelait précédemment *LUCKY* et le nouveau propriétaire du *MARVIN* n'avait pas encore effectué le changement de nom du navire auprès du service gérant le système de détresse, d'où la confusion initiale.
- A **23h34**, le *JULIEN GAËL* signale un nouveau tir de fusée.
- A **23h38**, le *BON A RIEN* informe le Cross Jobourg qu'il fait route vers la position estimée du lancement de la fusée, ayant un écho radar dans cet azimut.
- A **23h40**, le *BON A RIEN* rend compte au Cross Jobourg qu'il est à couple d'un radeau de sauvetage à bord duquel se trouvent les deux marins du *MARVIN*. Ceux-ci sont sains et saufs et il les prend à son bord. Il précise également que le *MARVIN* a sombré suite à un chavirement.
- A **01h16** le **6 août 2008**, les deux naufragés sont débarqués et hospitalisés.

6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été 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) et la résolution OMI 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 *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'écartier, 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

6.1.1 Conditions météorologiques et hydrologiques

Conditions météorologiques :

- vent E-N-E 6 nœuds ;
- mer belle ;
- visibilité 20 milles.

Marée et courants :

La hauteur d'eau au moment du naufrage est de 3,92 mètres, avec un coefficient de marée de 91. Les courants dans la zone sont à peu près alternatifs et parallèles à la côte.

Les conditions météorologiques et hydrologiques ne sont donc pas retenues comme ayant eu une incidence sur l'évènement.

6.1.2 Topographie des fonds

Les fonds, dont la profondeur dans la zone de pêche varie de 12 à 18 mètres, sont sableux avec coquillages. Le marnage en période de vives eaux est d'environ 6 mètres. Les fonds sont plats et la zone est souvent fréquentée par les navires de pêche.

Le patron file son train de pêche en suivant les indications saisies par le précédent propriétaire sur le traceur de route. Les fonds sont plats et il est passé au même endroit 2 à 3 jours avant l'évènement. Les professionnels fréquentant cette zone indiquent relever parfois dans leur chalut de gros cailloux, probablement largués par des navires de pêche plus importants, à leur retour de marée.

L'analyse des photos prises lors des plongées montrent que le *MARVIN* a pris dans son chalut un très gros bloc de pierre, ce qui constitue un élément probablement conjoncturel, mais aussi le **premier facteur déclenchant**.

6.2 Facteurs matériels

a) Modification des appareils de pêche

Le navire, de type caseyeur polyvalent à l'origine, a été transformé fin 2004 pour une exploitation aux arts traînants (installation d'un portique et d'enrouleurs). Les rambardes servant au rangement des casiers, les mâts de charge et les traverses métalliques ont été retirées.

Au début de l'exploitation du navire aux arts traînants, pour écarter le chalut, il existait des petites potences sur les côtés du portique. Celles-ci ont été par la suite enlevées et le point de tire des funes ramené au niveau de la lisse.

Les deux tourets fixés sur l'enrouleur du portique ne peuvent pas être débrayés et tournent donc ensemble. Sur chaque touret se trouvent deux chaluts : deux pour le maquereau à bâbord, deux pour la sole à tribord et un supplémentaire enroulé sur les deux autres pour la pêche à la crevette. Cette accumulation de poids sur l'enrouleur, largement supérieurs aux 250 kg retenus dans les conditions d'exploitation prises en compte dans l'étude de stabilité, soit au maximum deux chaluts, se traduit par une dégradation de la stabilité du navire.

b) Augmentation de la puissance motrice

Des renseignements recueillis indiquent que, lorsque le moteur est poussé au maximum, l'arrière du navire s'enfonce suffisamment pour que l'eau entre par les deux dalots du tableau arrière.

c) Puissance de l'équipement hydraulique

L'enrouleur est hydraulique et sa commande située à l'arrière de la timonerie. Les renseignements obtenus montrent que la puissance du treuil est importante : « le treuil ne cale pas, il permet de remonter entre 1,5 et 2 tonnes de maquereaux ». Dans la pratique des arts traînants, la charge maximale possible suspendue correspond à 2 dragues à coquille, soit 1 tonne. La puissance du treuil hydraulique apparaît manifestement surdimensionnée.

d) Position du gouvernail

A côté de la commande de l'enrouleur est installé le « tiller » de la barre. Celui-ci fonctionnant par impulsion, l'angle de barre souhaité est fonction de la durée de l'impulsion. Pour remettre la barre à zéro, il faut redonner une impulsion identique dans l'autre sens. Il n'y a pas à bord d'indicateur de barre. Il est fort probable que la position du gouvernail était inconnue du patron au moment du chavirement. Le fait que le navire ait pris une gîte rapide sur bâbord, alors que la tension s'exerçait sur le touret tribord de l'enrouleur, laisse supposer que la barre était mise à gauche et donc que le cul du chalut se trouvait à bâbord arrière, avec pour conséquence une traction transversale supplémentaire au niveau de l'enrouleur, le moteur étant resté embrayé en avant.

e) Autres facteurs matériels

La carène liquide, même peu importante, due aux 500 litres de gazole dans les cuves (qui peuvent en contenir 1800), vient s'ajouter aux autres facteurs dégradant la stabilité.

Conclusion

Plusieurs facteurs matériels entraînent une dégradation de la stabilité :

- augmentation du poids des appareils de pêche sur l'enrouleur, donc dans les hauts, avec élévation du centre de gravité du navire, du fait de la mise en place de cinq chaluts, si l'on considère également le chalut à crevettes ;
- puissance importante du moteur, maintenu en marche avant, alors que la position de la barre, maintenue à gauche, n'est pas connue, faute de répétiteur ;
- puissance hydraulique de l'enrouleur, capable de soulever un poids au-delà de la limite fixée à une tonne.

Les enquêteurs du *BEA*mer considèrent que les éléments cités ci-dessus constituent des **facteurs aggravants** en cas de situation de poids suspendu.

6.3 Facteurs humains

a) Présence d'un objet très lourd dans le chalut

La réaction du patron est capitale en cas de croche. La manœuvre doit être rapide et adaptée. Le patron doit avoir conscience que son intervention aura une influence sur la stabilité du navire. Pour cela, il est nécessaire d'avoir des notions minimales sur la stabilité et sur les éléments qui la font varier.

Cependant, en l'espèce, il ne s'agit pas d'une croche proprement dite, mais de l'embarquement d'un objet lourd dans le chalut et de la remontée de celui-ci, en utilisant l'enrouleur et non le treuil de pêche.

Le patron s'est donc trouvé surpris par la présence de cet objet. La puissance de l'enrouleur, qui n'a pas calé, a entraîné la création d'un « poids suspendu » dont les effets sur la stabilité sont très négatifs. Les enquêteurs s'interrogent sur le point de savoir si le patron, eu égard à sa formation et à son expérience, était en mesure d'appréhender le phénomène et de prendre les dispositions nécessaires (virage avec précaution, en utilisant le treuil et non l'enrouleur, navire stoppé).

Les enquêteurs estiment ainsi que le fait de hisser un poids très lourd à partir de l'enrouleur, dans les conditions où se trouvait le navire, a provoqué quasi instantanément une perte totale de stabilité, laquelle constitue le **facteur déterminant du chavirement**.

b) Utilisation des moyens de communication et de sauvetage

Les moyens de sécurité et de sauvetage n'ont pas été utilisés selon les règles habituelles.

S'agissant tout d'abord d'un éventuel appel de détresse, le patron n'a pu le transmettre par VHF. En effet, Il avait une VHF réglée sur le canal 72 et l'autre calée sur le canal 11, fréquence de travail des pêcheurs havrais. Quand le patron s'est glissé à l'intérieur de la timonerie, il a juste eu le temps de décrocher le combiné ; peut être envisageait-il de prévenir ses collègues. La VHF/ASN lui aurait cependant permis, par une simple pression sur la touche « *Distress* », de diffuser immédiatement l'appel de détresse.

Par ailleurs, la balise de détresse a correctement fonctionné, même si, en l'absence de réception par un satellite en orbite basse, la position n'a pu être immédiatement résolue. Cependant, l'absence de mise à jour du nom du navire, alors même que le nom de *LUCKY* avait été ré-attribué à un navire de même type, naviguant par coïncidence ce soir là dans le même secteur, aurait pu perturber le déroulement des recherches, notamment si les fusées n'avaient pu être tirées.

En outre, le navire sombrant, la pression de l'eau a fait déclencher le largueur automatique du radeau de sauvetage qui s'est ouvert non loin de l'endroit où les deux marins nageaient. Etant dans le radeau de sauvetage, le patron ne s'est pas rendu compte immédiatement que la drisse le retenait encore au navire. Quand il s'en est aperçu, il n'a pas réussi à trouver le couteau qui lui aurait permis de la couper.

Enfin, il n'y avait pas de VFI à bord du navire alors que les marins étaient au travail et de nuit. Le port de ces VFI est pourtant obligatoire depuis août 2007.

Les enquêteurs estiment que ces lacunes et la méconnaissance du fonctionnement et de l'utilisation des moyens de sécurité et de sauvetage, bien qu'elles n'aient pas eu de conséquences dans le cadre de l'événement, constituent néanmoins un **facteur potentiellement aggravant**.

6.4 Synthèse

Le *MARVIN*, en pêche aux arts traînants en Baie de Seine, par beau temps, prend dans son chalut un bloc de pierre, dont s'est sans doute débarrassé à cet endroit là un navire au retour de pêche.

Le patron considère dans un premier temps qu'il s'agit de sable et procède classiquement au lavage du chalut en le traînant.

Il entreprend ensuite de hisser l'engin de pêche à bord en utilisant l'enrouleur. Celui-ci est surpuissant et déjà chargé d'engins de pêche au-delà des conditions d'exploitation. Il conserve son moteur embrayé et sa barre à gauche.

Sous l'effet du poids suspendu ainsi créé et de la traction par le travers générée par la propulsion et la barre, le navire chavire très rapidement. Le dévirage de l'enrouleur n'interrompt pas le phénomène et le navire sombre.

Les secours interviennent rapidement malgré l'absence d'utilisation de la VHF/ASN et le codage erroné de la balise de détresse. Les marins sont sains et saufs.

7 RECOMMANDATIONS

Le BEA mer recommande :

- Aux armements à la pêche :

7.1 De se doter de balises de détresse avec GPS intégré, afin d'être localisés et secourus dans les plus brefs délais.

7.2 En cas de changement de nom du navire, de s'assurer de la mise à jour des données relatives à la balise de radiolocalisation des sinistres.

- Aux patrons de pêche :

7.3 De respecter strictement les conditions d'exploitation définies dans le dossier de stabilité et reprises par le permis de navigation.

- A l'Administration chargée de la tutelle de la formation maritime :

- 7.4** De s'assurer que les référentiels des certificats et brevets nécessaires pour patronner les navires de pêche comportent les connaissances pratiques suffisantes en matière de stabilité, permettant de réagir de façon appropriée quand surviennent des événements liés à la stabilité (notamment les croches et les risques associés).

Le BEA mer rappelle l'obligation du port du VFI dans les conditions fixées par le décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien être des gens de mer dans les ports.

Liste des annexes

A. Décision d'enquête

B. Cartographie

Décision d'enquête



D É C I S I O N

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** le décret du 9 juin 2008 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR 387 du CROSS Jobourg du 5 août 2008 ;

D É C I D E

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du chalutier *MARVIN* immatriculé LH 494115 survenu le 5 août 2008 à 4,5 milles nautiques du Cap de la Hève.

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 MSC.255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

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

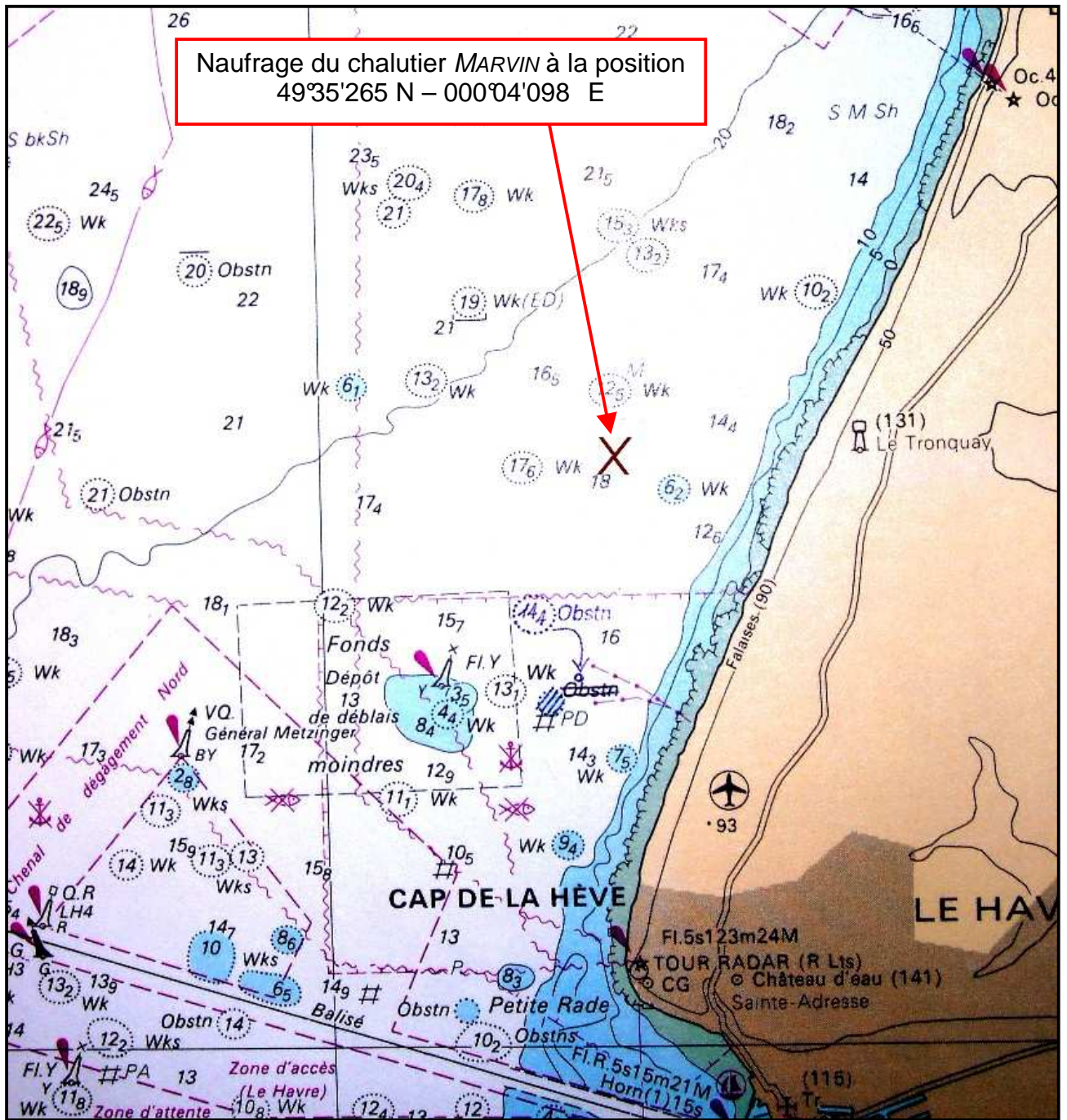
BEAmer

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



Cartographie





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 - Antenne 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