Rapport d'enquête technique

Maritime safety investigation report

ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER *SCUDERIA* ET POLLUTION, LE 28 AOÛT 2013 À LANKIDDEN COVE (CORNOUAILLE ANGLAISE)

STRANDING OF THE TRAWLER SCUDERIA AND POLLUTION, ON 28 AUGUST 2013 AT LANKIDDEN COVE (CORNWALL, UK)

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Rapport publié : juillet 2014

Rapport d'enquête technique

ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER

SCUDERIA

ET POLLUTION, LE 28 AOÛT 2013

À LANKIDDEN COVE

(CORNOUAILLE ANGLAISE)

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un 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) publié par décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010.

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

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 est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et 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	RÉSUMÉ	Page 5
2	INFORMATIONS FACTUELLES	Page 5
2.0	Contexte	Page 5
2.1	Description du navire	Page 6
2.2	Renseignements concernant le voyage et l'équipage	Page 7
2.3	Informations concernant l'accident	Page 8
2.4	Intervention de l'autorité compétente à terre et mesures prises	Page 8
3	EXPOSÉ	Page 9
4	ANALYSE	Page 12
4.1	Facteurs naturels	Page 13
4.2	Facteurs matériels	Page 13
4.3	Facteur humain	Page 13
4.3.1	Navigation	Page 13
4.3.2	La fatigue du patron	Page 14
5	CONCLUSIONS	Page 14
6	ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS	Page 14
6.1	Enseignements à rappeler	Page 14
6.2	Recommandations	Page 15
7	ANNEXES	Page 16
A.	Liste des abréviations	Page 17
B.	Décision d'enquête	Page 18
C.	Cartes	Page 19

1 RÉSUMÉ

Le 28 août 2013 vers 23h00 (TU+2), le navire de pêche *SCUDERIA* de l'armement Eouzan Travadon, en route pour rejoindre ses lieux de pêche, s'échoue sur les côtes de la Cornouaille Anglaise.

Le navire présente diverses fissures sur les œuvres vives, dont une fissure de la caisse à gazole avant qui laisse échapper environ 10 000 litres de gazole occasionnant une pollution maritime sans incidence notable pour le milieu marin.

Aucun blessé n'est à déplorer.

Le navire reste échoué cinq jours, puis regagne les ports de Falmouth puis Boulogne-sur-Mer en remorque pour des réparations.

Après expertises, il sera finalement détruit.

2 INFORMATIONS FACTUELLES

2.0 Contexte

Le *SCUDERIA* appartient à l'armement Eouzan Travadon dont le siège social est situé à Plérin (Côtes-d'Armor).

Cet armement comprend cinq navires de pêche de 20 à 25 mètres armés à la pêche au large. Ils travaillent en Manche-Ouest et en Mer Celtique. Ils débarquent le produit de leur pêche chaque semaine au port de Roscoff (Finistère) pour une vente en criée d'Erquy.

Les cinq bateaux de l'armement répondent à un modèle de voiture d'une célèbre écurie de course automobile italienne.

2.1 Description du navire

Caractéristiques principales :

- Immatriculation : PL 686777 ;
- N° MMSI : 227593000 ;
- Catégorie de navigation : 2ème catégorie ;
- Longueur hors-tout : 20,60 mètres ;
- Largeur : 6,54 mètres ;
- Tirant d'eau : 3,33 mètres ;
- Jauge : 113,84 UMS ;
- Franc-bord : 427 mm minimum ;
- Puissance : 404 kW ;
- Moteur : Baudouin ;
- Capacité gazole : 3 cuves de 10 000 litres ;
- AIS : Oui ;
- Radar : 2 Furuno 1823 type RDP 18 ;
- GPS : 2 Furuno GP 32 ;
- Sondeur : 2 Furuno FC 291 ;

- Pilote automatique : Oui ;
- Alarme de vigilance de quart : Oui (Seda III) ;
- Permis de navigation : Valable jusqu'au 29 avril 2014 ;
- Certificat national de franc bord : Délivré le 29 avril 2010 par le Bureau Veritas.

Lors de son passage au sec à Falmouth, diverses petites fissures sont constatées sur les œuvres vives. Des réparations provisoires sont effectuées avant sa remise à l'eau.

Après avoir passé plus de 3 semaines au sec à Boulogne-sur-Mer, le *SCUDERIA* est remis à flot le 14 octobre 2013.

Compte tenu de l'ampleur et du coût des travaux devant être effectués, son armateur décide de le désarmer.

Il sera remorqué vers la Belgique pour être déconstruit.

2.2 Renseignements concernant le voyage et l'équipage

Lors de la marée précédente, du 21 au 28 août 2013, le *SCUDERIA* a pêché dans le nord-ouest des Îles Scilly. Selon le patron, la semaine a été éprouvante (peu de captures jusqu'au 26 août au soir, gestion difficile de l'équipage, fatigue accumulée pour tous, associée pour le patron à des problèmes médicaux).

L'équipage est conforme à la décision d'effectif du 18 janvier 2007. Il est composé d'un patron, d'un chef mécanicien et de trois matelots.

Le patron est âgé de 38 ans. Il est titulaire du brevet de capitaine 200 depuis le 28 juin 2012, du permis de conduire les moteurs marins, du CRO et du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage.

Son brevet de capitaine 200 le limite à commander les navires armés à la pêche côtière et à exercer les fonctions de second à la pêche au large. Une dérogation délivrée par la DML des Côtes d'Armor le 05 juillet 2013 pour 3 mois, lui permet de patronner le *SCUDERIA*. Il a au total 6 mois et demi d'expérience de patron.

Dans l'armement Eouzan Travadon depuis septembre 2012, il patronne le *SCUDERIA* depuis le mois d'avril 2013 avec des dérogations successives.

Toutes les semaines, un roulement de l'effectif (huit personnes) est réalisé. Chaque marin effectue quinze jours de mer, suivis de huit jours de repos à terre.

Au cours des deux marées consécutives, soit 15 jours de mer, le patron effectue 18 heures de quart en passerelle par jour. Il se repose de 01h00 à 07h00, avec un réveil de 20 minutes vers 04h00 pour virer le chalut et le remettre à l'eau.

Le patron, pour cette marée, a embarqué le 21 août 2013 après une semaine de repos à terre.

Les cinq membres de l'équipage sont aptes physiquement et possèdent les qualifications à exercer les différentes tâches qui leur sont confiées.

2.3 Informations concernant l'accident

Le *SCUDERIA* s'est échoué le 28 août 2013 à 23h00 (TU+2) sur les rochers de Lankidden Cove, entre Cadgwith et Coverack, dans l'ouest de la Cornouaille Anglaise (cf. cartes en annexe C) à la position 50°00',38 Nord et 005°07',94 Ouest.

L'échouement s'est produit dans des conditions météorologiques clémentes, de nuit, par bonne visibilité, en fin de marée montante lors d'une morte eau, avec un vent faible, pas de houle.

Le navire avait dépassé sa zone de pêche, le patron étant seul à la passerelle. Les autres marins se reposaient.

L'échouement a occasionné des dégâts sur la coque, en particulier une fissure des cuves à gazole, qui a conduit à une pollution (environ 10 tonnes de gazole auxquelles s'ajoute de l'huile).

2.4 Intervention de l'autorité compétente à terre et mesures prises

Le MRCC Falmouth, alerté par le patron, coordonne les opérations de sauvetage et de lutte contre la pollution avec plusieurs unités de garde-côtes et l'aide de nombreux intervenants et agences.

Le canot de sauvetage *LIZARD* et une équipe de garde-côtes de Porthoustock sont rapidement sur zone. L'équipage est récupéré sain et sauf.

Un barrage est tendu autour du navire pour contenir la pollution. Des ancres sont disposées pour sécuriser le navire.

De nombreuses unités sont mobilisées pour surveiller le *SCUDERIA* puis le déséchouer. Finalement, après plusieurs tentatives infructueuses et suite à l'adjonction de réserves de flottabilité, le déséchouement sera réussi le 2 septembre 2013.

Le *SCUDERIA* sera ensuite remorqué vers Falmouth pour une mise au sec.

3 EXPOSÉ

Heure bord (TU + 2)

Conditions météo (source SITREP MRCC Falmouth) : vent NW, faible, mer belle, visibilité 15 milles.

Le coefficient de marée est de 40, la pleine mer à Falmouth est à 00h23 le 29 août 2013, pour une hauteur d'eau de 4,24 mètres.

Le **28 août 2013** à **09h00**, le *SCUDERIA* rentre au port de Roscoff pour débarquer 9,4 tonnes de poisson.

Au cours de cet arrêt, il avitaille, fait un complément de 14 000 litres de gazole et permute 3 marins de l'équipage.

Un technicien de la société Ixelek de Saint-Brieuc intervient sur le câblage électrique du moteur de propulsion.

Profitant de cette escale, le patron décide de se rendre dans une pharmacie de Roscoff pour se faire délivrer des médicaments pour soulager des douleurs. En l'absence d'ordonnance, le pharmacien lui refuse la délivrance des médicaments sollicités.

Il rentre à bord et absorbe deux comprimés antalgiques. Il renouvellera cette prise vers midi et le soir vers 21h30.

Vers **13h30**, le *SCUDERIA* appareille et fait route au 330°, sous pilote automatique, à 9 nœuds, par mer belle, vers ses lieux de pêche situés pour ce début de marée dans le sud du Cap Lizard entre 6 et 12 milles. Le patron estime la durée de route à environ 10 heures.

Le patron et l'équipage prennent un casse-croûte dès l'appareillage.

Les deux radars sont en fonction, l'un réglé sur 3 milles et l'autre sur 6 milles. Les GPS et l'AIS sont également activés. La distance minimum de passage avec un autre navire est réglée sur l'AIS à 0,5 mille. Les sondeurs sont également en fonction.

Aucune zone de garde n'a été définie sur les radars et aucune profondeur minimum n'a été programmée sur les sondeurs. De facto, les alarmes visuelles et sonores ne sont pas activées sur ces appareils.

Au cours de l'après-midi, pendant que le patron assure la navigation, l'équipage s'affaire à changer divers matériels de pêche (bras, cul de chalut…) jusqu'à 19h30 environ. Après un casse-croûte, l'équipage part se coucher.

Vers **20h00**, le chef-mécanicien qui a embarqué le matin, propose au patron de le remplacer pour assurer la navigation. Se sentant bien, ce dernier décline l'offre.

Vers **21h30**, au niveau de la voie descendante entre les DST des Casquets et d'Ouessant, le patron assis sur son fauteuil se rappelle avoir identifié sur l'AIS le chalutier *LE SILLON,* de son ancien armement, en action de pêche cap au sud-ouest.

Quelques minutes après, afin de soulager les douleurs de ses membres inférieurs, il incline le dossier de son fauteuil et allonge ses jambes en positionnant ses pieds sur la barre franche située en face de lui, ce qui favorise la circulation du sang. Il s'endort vraisemblablement peu après.

Vers **23h00**, il est réveillé par le choc occasionné par le talonnage de son navire sur les rochers de Lankidden Cove.

Il bat en arrière toute mais le *SCUDERIA* ne bouge pas. Il allume son projecteur et voit un gros rocher sur son bâbord.

Source : BBC

Il contacte immédiatement les garde-côtes de Falmouth par VHF et rend compte de la situation.

L'équipage effectue une inspection générale des fonds et ne constate aucune entrée d'eau.

Vers **23h30**, le navire garde-côtes *LIZARD* arrive sur zone. Trois tentatives de déséchouage par remorquage (une par l'avant tribord et les deux autres par l'arrière) sont réalisées au cours de la nuit, sans succès.

Le **29 août** vers **04h30**, la hauteur d'eau ne permettant plus une circulation d'eau de mer suffisante dans les échangeurs, le moteur de propulsion et le groupe électrogène sont stoppés.

Dans la matinée une fuite de gazole est constatée au niveau de la caisse avant, du gazole s'écoule et se répand à l'extérieur par les différentes fissures constatées sur les œuvres vives.

Les services britanniques de protection de l'environnement et de la santé publique, assistés des garde-côtes, établissent un barrage de protection flottant autour du *SCUDERIA*.

À **14h40**, l'équipage du *SCUDERIA* est débarqué par l'embarcation des garde-côtes.

Le **30 août**, un navire spécialisé dans le pompage des hydrocarbures arrive sur zone et se tient prêt à intervenir. Il est rejoint par deux autres navires qui vidangent les caisses de gazole et de lubrifiants du *SCUDERIA*.

Malgré un coefficient de marée plus faible que la veille, une nouvelle tentative de déséchouement est effectuée à **21h40** par le remorqueur *VULCAN 2* de Falmouth, sans résultat.

Le **31 août** à **01h30**, l'opération de pompage est terminée, le patron du *SCUDERIA* estimant entre 7 000 et 10 000 litres la quantité de gazole échappée et répandue à la surface.

Le **1er septembre** à **21h40**, par un coefficient de marée de 48, une nouvelle tentative de remorquage est réalisée, sans succès. Le *SCUDERIA* ne recule que de 3 mètres.

Le **2 septembre**, une réserve de flottabilité est installée autour de la coque et à la faveur de la pleine mer du soir avec un coefficient de 59, le *SCUDERIA* est remis à flot. Il est remorqué vers Falmouth où il est mis au sec pour une inspection détaillée des œuvres vives. Quelques réparations provisoires sont effectuées.

Après accord des autorités maritimes françaises et britanniques, le *SCUDERIA* est remorqué vers le port français de Boulogne-sur-Mer, qu'il atteint le **16 septembre 2013** pour réparations. Ultérieurement, eu égard les travaux à réaliser et l'âge du navire, l'armateur a pris la décision de procéder à sa destruction.

4 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 ;**
- **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 ;**
- **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.

4.1 Facteurs naturels

Aucun facteur naturel n'est retenu.

4.2 Facteurs matériels

Aucun facteur matériel n'est retenu

4.3 Facteur humain

4.3.1 Navigation

Si elles avaient été activées, les alarmes sonores et visuelles du radar, du sondeur et de l'AIS auraient permis au patron d'être averti des risques (proximité de la côte et anticollision) .

De plus, l'activation du système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle aurait permis au patron de ne pas s'endormir.

L'absence de rigueur dans la conduite du navire est le **facteur déterminant** de l'accident.

4.3.2 La fatigue du patron

La fatigue accumulée lors de la marée précédente est un **facteur sous-jacent.**

Les douleurs ressenties accentuant cette situation de fatigue sont un **facteur contributif.**

L'absorption en automédication de « Dafalgan codéiné » pour soulager des douleurs, du fait de la codéine, aurait pu entrainer une perte de vigilance par majoration de l'effet sédatif avec une prise d'alcool simultanée, ce qui n'était pas le cas.

5 CONCLUSION

L'échouement du *SCUDERIA* sur les côtes de la Cornouaille Anglaise résulte de l'endormissement du patron, qui était dans un état de fatigue, dû au cumul d'un nombre d'heures de travail en passerelle important et de problèmes de santé.

Les alarmes sonores, qui auraient pu éviter à l'accident de se produire, n'étaient pas en fonction.

Les 7000 à 10000 litres de gasoil qui se sont échappés du navire n'ont pas eu d'impact notable sur le milieu marin.

6 ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

6.1 Enseignements à rappeler :

Aux capitaines et aux hommes de quart :

1 2014-E-042 : Qu'il convient de mettre en fonction systématiquement les alarmes sonores et visuelles de l'ensemble des équipements de sécurité et d'aide à la navigation, et en particulier du système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle même dans les situations où la navigation semble être sécurisée.

2 2014-E-043 : Qu'ils doivent utiliser »tous les moyens disponibles qui sont adaptées aux circonstances et conditions existantes » et effectuer des corrélations entre les informations fournies par les aides à la navigation.

À l'armateur des navires armés à la pêche au large :

3 2014-E-044 : De veiller au respect des temps de pause à l'issue d'une période de 6 heures de travail (art 19 du Décret n°2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer)

6.2 Recommandations :

Néant.

Maritime safety investigation report

STRANDING OF THE TRAWLER

SCUDERIA

AND POLLUTION, ON 28 AUGUST 2013

AT LANKIDDEN COVE

(CORNWALL, UK)

Warning

This report has been drawn up according to the provisions of Transportation Code, specially clauses L1621-1 to L1622-2 and R1621-1 to 1621-38 relating to technical and safety investigations after marine casualties and terrestrial accidents or incidents and in compliance with the « Code for the Investigation of Marine Casualties and Accidents » laid out in Resolution MSC 255 (84) adopted by the International Maritime Organization (IMO) on 16 May 2008 and published by decree n° 2010-1577 on 16 December 2010.

It sets out the conclusions reached by the investigators of the *BEA*mer on the circumstances and causes of the accident under investigation and proposes safety recommendations.

In compliance with the above mentioned provisions, the analysis of this incident has not been carried out in order to determine or apportion criminal responsibility nor to assess individual or collective liability. **Its sole purpose is to improve maritime safety and the prevention of maritime pollution by ships.** The use of this report for other purposes could therefore lead to erroneous interpretations.

For your information, the official version of the report is written in French language. The translation in English language is proposed to facilitate the reading of this report to those who are not French speakers.

REPORT CONTENT

1	SUMMARY	Page 21
2	FACTUAL INFORMATION	Page 21
	2.0 Background	Page 21
	2.1 Ship particulars	Page 22
	2.2 Voyage and crew particulars	Page 23
	2.3 Marine casualty information	Page 24
	2.4 Shore authority involvement and emergency response	Page 24
3	NARRATIVE	Page 25
4	ANALYSIS	Page 28
	4.1 Natural factors	Page 29
	4.2 Material factors	Page 29
	4.3 Human factor	Page 29
	4.3.1 Navigation	Page 29
	4.3.2 The skipper's fatigue	Page 30
5	CONCLUSIONS	Page 30
6	LESSONS TO REMIND AND RECOMMENDATIONS	Page 30
	6.1 Lessons to remind	Page 30
	6.2 Recommendations	Page 31
7	APPENDIXES	Page 32
	A. Abbreviation list	Page 33
	B. Enquiry decision	Page 34
	C. Charts	Page 35

1 SUMMARY

On 28 August 2013 around 11.00 pm (UTC+2), the fishing vessel *SCUDERIA* owned by the Eouzan Travadon fishing company, sailing towards her fishing grounds, grounded on the Cornwall coast (UK).

The vessel had various cracks on the under works, among which a crack on the fore fuel tank which leaked approximately 10,000 litres of diesel fuel causing a marine pollution without a significant impact on the maritime environment.

No-one had been wounded.

The vessel had remained aground for five days, then she was towed to Falmouth port then to Boulogne-sur-Mer for repairs.

After surveys, she has been eventually scrapped.

2 FACTUAL INFORMATION

2.0 Background

SCUDERIA was owned by the Eouzan Travadon fishing company, the headquarters of which are located in Plérin (Côtes-d'Armor - France).

This fishing company owns five 20 to 25 meter fishing vessels fitted for deep sea fishery. They work in the western approaches of the English Channel and in the Celtic Sea. They land fishery products each week at Roscoff port (Finistère - France) to be sold by public auction at Erquy.

The five vessels of the company are named after car models from a famous Italian car racing team.

2.1 Vessel particulars

Main characteristics:

- Registration number : PL 686777;
- MMSI number : 227593000;
- Navigation category : 2nd category;
- Length overall : 20.60 meters;
- Breadth : 6.54 meters;
- Draught : 3.33 meters;
- Gross tonnage : 113.84 UMS;
- Free-board : 427 mm minimum;
- Power : 404 kW;
- Engine : Baudouin;
- Diesel fuel : 3 x 10,000 litre tanks;
- AIS : Yes;
- Radar : 2 Furuno 1823 type RDP 18;
- GPS : 2 Furuno GP 32;
- Echo Sounder : 2 Furuno FC 291;

- Autopilot : Yes;
- BNWAS : Yes (Seda III);
- Navigation license : Valid until 29 April 2014;
- National free-board Certificate : Issued on 29 April 2010 by Bureau Veritas.

During her dry-docking at Falmouth, various little cracks had been observed on the under works. Temporary repairs had been done prior to refloat her.

After more than three weeks in a dry-dock at Boulogne-sur-Mer, *SCUDERIA* had been refloated on 14 October 2013.

Taking into account the extent and the cost of the works to be done, her owner decided to lay her up.

She had been towed to Belgium to be scrapped.

2.2 Voyage and crew particulars

During the previous fishing period, from 21 to 28 August 2013, *SCUDERIA* had been fishing in the north-west of the Scilly Islands. According to the skipper, the week had been demanding (few captures until 26 August evening, difficult crew management, built-up fatigue for everyone, combined for the skipper with medical problems).

The complement was in accordance with the safe manning document issued on 18 January 2007. It was made of a skipper, a chief engineer and three hands.

The skipper was 38 year old. He holds a captain 200 certificate since 28 June 2012, a marine engine operating certificate, a ROC and a certificate of proficiency in survival craft and rescue boats.
His captain 200 certificate limits him to be in command of vessels fitted for coastal fishery or to be second in command aboard deep sea fishing vessels. An exemption issue by the DML of Côtes d'Armor on 05 July 2013 valid for 3 months, allowed him to be *SCUDERIA*'s skipper. He had got a six and a half month experience as a skipper.

He joined the Eouzan Travadon fishing company in September 2012; he had been *SCUDERIA*'s skipper since April 2013 with successive exemptions.

A crew turnover is done each week among the eight crewmembers. Each sailor has a fortnight at sea followed by a eight day leave ashore.

During two consecutive fishing periods, i.e. 15 days at sea, the skipper is in charge of the bridge watch 18 hours a day. He is resting from 1.00 am to 7.00 am, with a 20 minute awoken period around 4.00 am to haul in the trawl and to shoot it back to sea.

The skipper, for this fishing period, joined the vessel on 21 August 2013 after a week on leave ashore.

The five crewmembers were fit for their job and held the required qualifications to carry out their specific duties.

2.3 Marine casualty information

SCUDERIA grounded on 28 August 2013 at 11.00 pm (UTC+2) on Lankidden Cove rocks, between Cadgwith and Coverack, in the western end of Cornwall - UK (cf. charts in appendix C) in position 50°00'.38 North and 005°07'.94 West.

The stranding occurred with fair weather conditions, at night, with a good visibility, at the end of a neap tide flood, with a light wind and no swell.

The vessel went past her fishing area, the skipper was on his own on the bridge. The other sailors were resting.

The grounding caused damages to the hull, particularly a crack on the diesel fuel tank, which gave way to a marine pollution (about 10 metric tons of diesel fuel plus some oil).

2.4 Shore authority involvement and emergency response

Falmouth MRCC, informed by the skipper, coordinated the rescue and anti-pollution operations with several coastguard assets and the help of numerous actors and agencies.

The lifeboat *LIZARD* and a Porthoustock coastguard team arrived quickly in the area. The crew had been rescued safe and sound.

A barrage had been stretched around the vessel to contain the pollution. Anchors had been moored to secure the vessel.

Numerous Vessels had been called up to monitor *SCUDERIA* then to refloat her. Eventually, after several unsuccessful attempts and following the addition of reserve buoyancy, the refloating was achieved on 2 September 2013.

SCUDERIA had been then towed to Falmouth dry-dock.

3 NARRATIVE

Time On board (UTC + 2)

Weather conditions (source SITREP from Falmouth MRCC): NW wind, light, sea state smooth, visibility 15 miles.

The tidal coefficient was 40 (neap tide), the high water in Falmouth was at 0.23 am on 29 August 2013, with a height of tide of 4.24 meters.

On **28 August 2013** at **9.00 am**, *SCUDERIA* sailed in Roscoff port to land 9.4 metric tons of fishery.

During this call, she provisioned, filled up 14,000 litres of diesel fuel and exchanged 3 crewmembers.

An engineer from the Ixelek Company from Saint-Brieuc worked on the wiring system for the propulsion engine.

Taking advantage of this stop, the skipper decided to go to a pharmacy at Roscoff to get medication to relieve his pain. In the absence of a prescription, the pharmacist refused to deliver the requested medicines.

He came back on board and absorbed two analgesic tablets. He took again the same medication at noon and at night around 9.30 pm.

Around **1.30pm**, *SCUDERIA* got underway heading 330°, under autopilot control, at 9 knots, with a smooth sea state, to her fishing grounds located at the beginning of this

period between 6 to 12 miles in the south of Lizard Point. The skipper assessed the crossing time to be about 10 hours.

The skipper and the crew took a snack as soon as getting underway.

Both radars were on, one set on a 3 mile scale and the other on a 6 mile scale. GPS and AIS were also active. The closest approach distance was set to 0.5 mile on the AIS. The echo sounders were also on.

There was no guard ring set on the radar displays and no minimum depth alarm set on the echo sounders. De facto, the visual and audible alarms were not activated on these devices.

During the afternoon, while the skipper was in charge of the navigational watch, the crew was busy changing various fishing equipment (ground cables, cod end…) until about 7.30 pm.

After they had a snack, the crewmembers went to rest.

Around **8.00 pm**, the chief-engineer who joined in the morning, proposed to the skipper to take over the navigational watch. Feeling well, the latter declined the offer.

Around **9.30 pm**, in the vicinity of the southwest bound lane between Casquets TSS and Ushant TSS, the skipper was sat on his armchair. He remembers the identification on the AIS of the trawler *LE SILLON,* owned by his former fishing company, in fishing operation heading southwest.

Some minutes later, in order to alleviate his lower limb pain, he tilted his armchair backrest, and put his feet up on the tiller located opposite to him, which improves the blood circulation. He presumably felt asleep shortly after.

Around **11.00 pm**, he was awaken by the impact caused by the bottom contact of his vessel on Lankidden Cove rocks.

He put the engine to full astern but *SCUDERIA* did not move. He turned on the searchlight and saw a big rock on the portside.

Source : BBC

He contacted immediately Falmouth coastguards by VHF and reported his situation.

The crew did a general survey of the bottom and observed no leak.

Around **11.30 pm**, the coast guard vessel *LIZARD* arrived in the area. Three unsuccessful attempts to tow her afloat (one from the starboard bow and the two others by the stern) were done during the night.

On **29 August** around **4.30 am**, as the height of tide was too low to ensure a sufficient circulation of seawater in the exchangers, the propulsion engine and the generator were shut down.

In the morning a diesel fuel leak was observed at the fore tank, diesel fuel was discharging and spreading outside through the various cracks seen on the quickworks.

The British environment and public health protection service, supported by the coastguards, deployed a containment boom around *SCUDERIA*.

At **2.40 pm**, *SCUDERIA'S* crew was taken ashore by the coastguards' boat.

On **30 August**, a vessel fitted with oil suction equipment arrived in the area and stood ready to intervene. Two other vessels joined her and emptied diesel oil and lubricant tanks of *SCUDERIA*.

Despite a height of tide lower than the day before another unsuccessful attempt to refloat her was done at **9.40 pm** by the tug *VULCAN 2* from Falmouth.

On **31 August** at **1.30 am**, the pumping operation was completed, the skipper of *SCUDERIA* assessed that 7 000 to 10 000 litres leaked and spread on the surface.

On **1st September** at **9.40 pm**, by neap tide, a new unsuccessful towing attempt was done. *SCUDERIA* moved back 3 meters only.

On **2 September**, a reserve buoyancy device had been fitted around the hull and at the evening high water *SCUDERIA* was refloated. She had been towed to Falmouth where she was dry-docked for an extensive inspection of her quickworks. A few temporary repairs were done.

After the French and British maritime authorities had given their agreement, *SCUDERIA* was towed to the French port of Boulogne-sur-Mer, where she docked on **16 September 2013** for repairs. Later on, considering the works to be done and the age of the vessel, the owner made the decision to lay her up.

4 ANALYSIS

The method selected for this analysis is the method usually employed by *BEA*mer for all its investigations, in compliance with the "Code for the Investigation of Marine Casualties and Accidents" laid out in Resolution MSC 255(84) adopted by the International Maritime Organization (IMO).

The factors involved have been classed in the following categories:

- **natural factors ;**
- **material factors ;**
- **human factor ;**
- **other factors.**

In each of these categories, BEAmer investigators have listed the possible factors and tried to qualify them relatively to their characters:

- **certain, probable, hypothetical ;**
- **causal or underlying ;**
- **circumstantial, inherent ;**
- **aggravating ;**

with the aim to reject, after examination, factors with no influence on the course of events and to retain only those that could, with a good probability, have a real influence on the course of facts. The investigators are aware that maybe they have not given an answer to all the issues raised by this accident. Their aim remains to avoid other accident of the same type; they have privileged with no *a priori* an inductive analysis of the factors which have a significant risk of recurrence due to their inherent character.

4.1 Natural factors

No natural factor has been retained.

4.2 Material factors

No material factor has been retained.

4.3 Human factor

4.3.1 Navigation

If the audible or visual alarms of the radar, of the echo-sounder and of the AIS had been activated, they would have given the skipper the opportunity to be aware of the risks (vicinity of the coast and anti-collision).

Moreover, the activation of the Bridge Navigational Watch Alarm System would have prevented the skipper to fall asleep.

The lack of rigour in the handling of the vessel is the **causal factor of the** accident.

4.3.2 The skipper's fatigue

The fatigue accumulated during the previous fishing period is an **underlying factor.**

The pain felt which exacerbated this fatigue situation is a **contributing factor.**

The self-medication with « Dafalgan codeine » to relief pain, as it contains codeine, could have resulted in a loss of vigilance due to an increase of the sedative effect if drinking alcohol at the same time, which was not the case.

5 CONCLUSION

The grounding of *SCUDERIA* on the Cornwall coast is the result of the skipper falling asleep, who was in a state of fatigue, due to the combination of an important amount of hours worked on the bridge and of his health condition.

The audible alarms, which could have prevented the accident to occur, were not activated.

The 7000 to 10000 litres of diesel fuel which leaked from the vessel did not have a significant impact on the maritime environment.

6 LESSONS TO REMIND AND RECOMMENDATIONS

6.1 Lessons to remind:

To skippers and ratings in charge of the watch:

1 2014-E-042: It is appropriate to systematically activate the audible and visual alarms of all the safety and navigational equipment and particularly those of the Bridge Navigational Watch Alarm System even in situations when the navigation seems to be safe.

2 2014-E-043: It is required to use « all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions » and to establish correlations between information given by navigational aids.

To the owners of fishing vessels fitted for deep-sea fishery:

3 2014-E-044 : To ensure that the rest time after a 6 hour working period is effective (art 19 from Decree n°2005-305 on 31 March 2005 concerning the enforcement of seafarers' hours of work)

6.2 Recommendations:

Nil.

LISTE DES ANNEXES
APPENDICES LIST

A. Liste des abréviations
Abbreviation list

B. Décision d'enquête
Enquiry decision

C. Cartes
Charts

Annexe A
Appendix A

Liste des abréviations
Abbreviation list

AIS	:	*Automatic Identification System*
***BEA*mer**	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
BNWAS	:	*Bridge Navigational Watch Alarm System*
CRO	:	Certificat Restreint d'Opérateur
DML	:	Délégation à la Mer et au Littoral
DST	:	Dispositif de Séparation du Trafic (*local maritime administration*)
GPS	:	*Global Positioning System*
MMSI	:	*Maritime Mobile Service Identity*
MRCC	:	*Maritime Rescue Coordination* Centre
ROC	:	*Restricted Operator's Certificate*
SITREP	:	*SITuation REPort*
TSS	:	*Traffic Separation Scheme*
UTC	:	*Universal Time Coordinated*
VHF	:	*Very High Frequency*

Annexe B
Appendix B

Décision d'enquête
Enquiry decision

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

BEA mer

Paris, le 30 AOUT 2013

N/Réf. : BEAmer

000011

Décision

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 ;

Vu le décret n° 2004-85 modifié du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après évènement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;

Vu le décret du 2 août 2012 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer ;

Vu le SITREP 117 émis le 29 août 2013 par le MRCC de Falmouth ;

DÉCIDE

Article 1 : En application de l'article L1621-1 du code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'échouement du chalutier français *SCUDERIA* et la pollution créée par la fuite de carburant du navire, le 28 août 2013 dans le secteur du Cap Lizard (sud de l'Angleterre).

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 les articles du code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur en Chef de 1ère Classe
des Affaires Maritimes
Philippe LAINÉ
Directeur du BEAmer par intérim

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

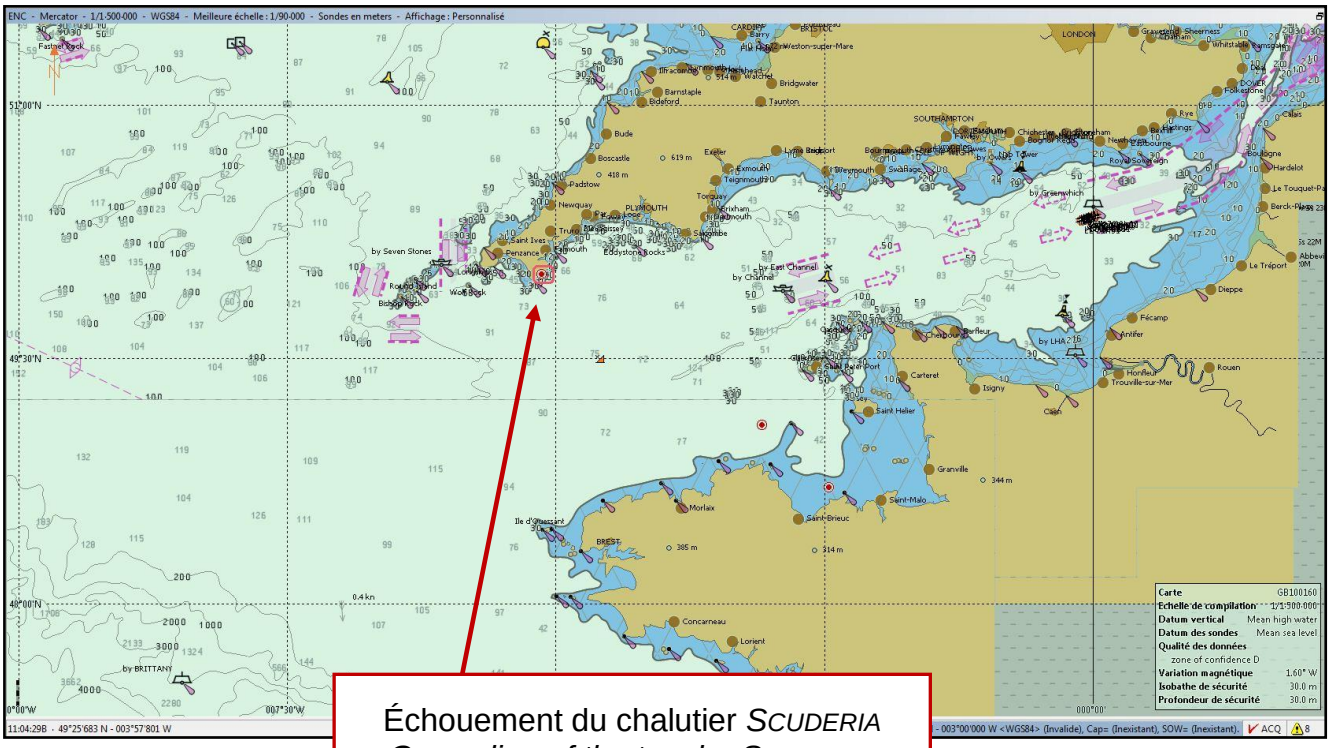
BEAmer

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

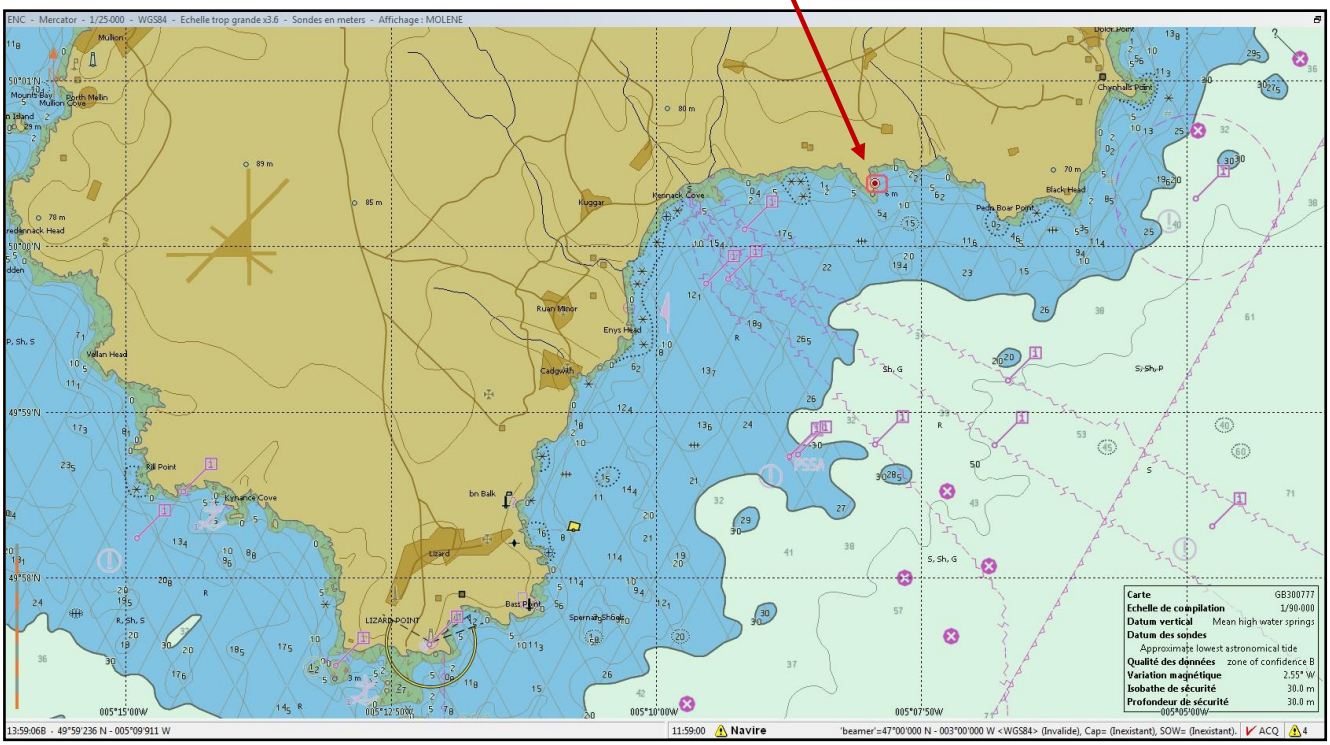
MOODY CERTIFICATION ISO9001 FRANCE 2009092411

Annexe C
Appendix C

Cartes
Charts



Échouement du chalutier *SCUDERIA*
Grounding of the trawler SCUDERIA



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr

MOODY CERTIFICATION ISO9001
FRANCE
2009092411