



Rapports d'investigations préliminaires

(2^{ème} quadrimestre 2010)



ECHOUEMENT DU CARGO *BALTIC CARRIER* AUX ABORDS DU CAP GRIS-NEZ LE 17 MAI 2008



NAVIRE ET EQUIPAGE

Cargo de divers et vrac sec - Pavillon Gibraltar -
Indicatif ZDFD4 - Construit au chantier ARMINIUS
WERKE (Allemagne) en 1997.

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout : 82,50 m - Largeur : 12,60 m -
Port en lourd : 3110 tonnes - Tirant d'eau maxi été :
5,033 m - Vitesse d'exploitation : 11 nœuds - Hélice à
pas variable - Gouvernail équipé d'un système Becker
- Propulseur d'étrave : 150 kW.

Capacité : 128 conteneurs EVP - Coque renforcée
pour les colis lourds - Double fond continu de
peak à peak.

Classé au Germanischer Lloyd Armateur : Baltic
Forest line (Drochtersen, Allemagne) - Gestionnaire
technique : Reederein Corleis und Viamare.

Equipe : Huit personnes (trois nationalités : Polonais,
Russes et Ukrainiens).

Le capitaine et le second sont les seuls officiers pont
assurant le quart ; le second de 22h00 à 04h00.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marées :

CROSS Gris-Nez : vent de Nord-Est 16 nœuds
avec rafales à 19 nœuds, mer 4, visibilité 10 milles.

Marée à Boulogne-sur-Mer : BM 04h01 - 1,95m ;
PM 09h17 - 7,80m ; coefficient 67.

Heures UTC

Le **14 mai 2008**, le *BALTIC CARRIER* quitte le port
de Mostyn (UK) à destination d'Anvers (Belgique).
Le planning de la traversée indique 677 milles à
parcourir à 10 nœuds, via le Sud de l'Angleterre. Il
est sur ballast.

Le **16 mai à 21h58**, il est pointé au radar par Gris-
Nez Trafic et identifié par « CALDOVREP »
(message du cdt à **22h00** à Gris-Nez).

A **22h20**, le navire change de route et prend un
cap au 048°.

Le **17 mai à 00h33**, le *BALTIC CARRIER* est en
limite Est de la voie montante du DST du Pas-de-
Calais.

A **00h40**, le CROSS Gris-Nez constate que le
navire n'a pas changé de route et est entré dans la
voie côtière. Le CROSS tente, sans succès, de le
contacter (VHF et messages AIS).

A **00h58**, le CROSS met en action l'hélicoptère de
la Marine nationale, l'*ANGLIAN MONARCH* et
d'autres moyens nautiques.

A **01h10**, le *BALTIC CARRIER* s'échoue sur la côte
française (50°50',13 N – 001°34',98 E).

20 minutes plus tard, début de déballastage et
tentatives de déséchouement. Les sondes sont
relevées. Aucune pollution n'est constatée par les
moyens nautiques dépêchés sur zone.

A **03h45**, arrivée sur zone de l'*ANGLIAN MONARCH*. Une équipe d'évaluation est constituée à la demande du Préfet Maritime.

A **06h00**, celle-ci rend compte (situation stable).

A **06h40**, à la faveur de la marée montante, le *BALTIC CARRIER* flotte de nouveau.

A **08h00**, il se dirige vers le mouillage du Dyck (instructions Pilote Dunkerque). Le commandant reçoit une mise en demeure du Préfet Maritime.

A **10h35**, le navire lève l'ancre et fait route vers le port de Dunkerque.

A **11h12**, le *BALTIC CARRIER* reçoit une décision de la DRAM Nord-Pas-de-Calais requérant sa mise à quai jusqu'à paiement d'une caution. Détention, expertises et inspections du navire (Société de classification, PSC, plongeurs).

Le **19 mai**, après levée de la détention et remise de la caution, le *BALTIC CARRIER* appareille pour Anvers.

CONSEQUENCES

La coque a subi des avaries ne remettant pas en cause la navigabilité.

Inspection des ballasts intérieurs programmée au port suivant (accès obstrués par des sacs de lest).

CONCLUSION

L'officier de quart s'est endormi (au vu de la route suivie par le navire, pendant environ 2 heures et 20 minutes).

Le matelot de quart s'est absenté de la passerelle avec l'accord du second, une heure après la prise de quart (tâches de propreté des aménagements).

Les consignes particulières du commandant pour la nuit sont inexistantes.

L'audit ISM du Germanischer Lloyd a principalement porté sur les points suivants : temps de travail et de repos des veilleurs.

Le système « homme-mort » n'est pas activé lorsque l'officier de quart est seul en passerelle.

L'armateur, conformément à la Résolution A.890 (21) (principes du « safe manning » 25 novembre 1999), a prévu que la veille à la passerelle soit assurée par deux personnes la nuit ; un tableau indique les heures de quart de nuit des matelots.

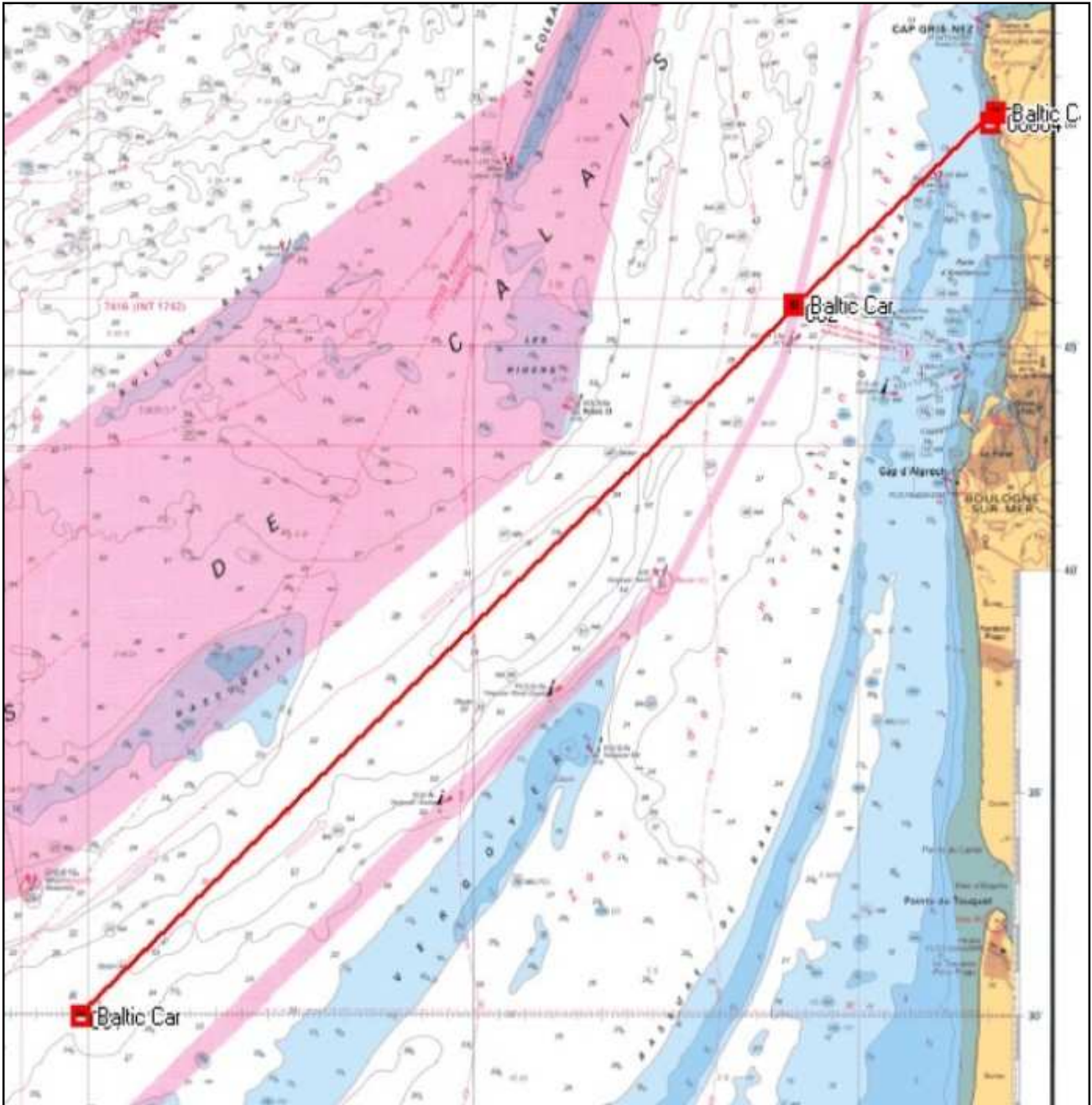
Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

L'organisation du travail à bord doit être conforme à la Convention 180 de 1996 (durée du travail des gens de mer et effectifs des navires), notamment l'article 5 :

- Nombre maxi d'heures de travail : 14 heures par périodes de 24 heures ;
- Heures de repos : 77 heures par périodes de 7 jours.

Durant les périodes d'obscurité, la veille doit impérativement être assurée par un officier et un marin.



ECHOUEMENT DU CHALUTIER *DAVIDSON* LE 20 AOUT 2008 SUR LES ROCHERS DES ERRANTS DANS LA PASSE SUD DE LA RADE DE LORIENT

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le chalutier *DAVIDSON* (immatriculé LO 691 951) est un navire à coque en acier de 17,60 m de long, construit en 1988 et propulsé par un moteur de 324 kW. Armé à la pêche côtière et naviguant en 2^{ème} catégorie, il a été conçu pour pratiquer le chalut de fond. Son permis de navigation est en cours de validité.

Au moment de l'évènement, 4 hommes d'équipage sont à bord, ce qui est conforme à la décision d'effectif. Le patron armateur étant resté à terre, le commandement est confié à un homme d'équipage embarqué depuis 3 mois et titulaire du certificat de capacité ; il a déjà exercé la fonction de patron à bord du *DAVIDSON* durant 8 jours.

Le matelot chargé du quart à la passerelle est âgé de 51 ans et apte à la veille ; il est titulaire du certificat d'apprentissage maritime pêche et du certificat de marin pêcheur qualifié obtenus respectivement en 1973 et 1978.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent d'Ouest 20 nœuds, mer forte – visibilité 15 km.

Marée (référence Port Tudy) : basse mer à 01h31 - pleine mer à 07h25 - coefficient 93 le matin, 91 le soir.

Heures locales (UTC+2)

Le **19 août 2008** à **03h00**, le *DAVIDSON* appareille de Lorient pour une marée de 24 heures au chalut de fond, dans le secteur Sud-Ouest de Belle-Île.

Vers **23h00**, à l'issue du dernier trait de chalut, le patron décide de faire route vers le port de Lorient pour débarquer la pêche qui a été médiocre. Il confie le quart passerelle à un matelot, puis va se reposer dans le poste équipage.

Pour suivre la route du navire, le matelot de quart se sert de la carte électronique affichée sur l'écran de l'ordinateur de bord, sur laquelle figure la position GPS du navire ; il n'utilise ni le radar ni le compas de route

Dans un premier temps, il fait route à la vitesse de 7,5 nœuds jusqu'au travers de la bouée des Chats, située au Sud-Est de l'île de Groix. Puis, il suit une route fond au Nord jusqu'au travers de la bouée Edouard de Cougy, à 0,7 mille à l'Est de l'île de Groix. Arrivé à cette position, il a pour consigne de débrayer la propulsion et de réveiller le patron qui doit prendre le quart pour le chalutage ; ce dernier dort dans le poste équipage à l'arrière du navire. Néanmoins, le matelot est toujours seul à la passerelle lorsque le *DAVIDSON* se présente à l'ouvert de la passe Sud du port de Lorient.

Le **20 août** à **02h30**, le *DAVIDSON* s'échoue sur le plateau rocheux des Errants. Le patron arrive à la passerelle et débraye la propulsion.

A **02h37**, le patron du *DAVIDSON* signale au CROSS Etel que son navire est échoué sur les Errants. Il n'y a pas de voie d'eau.

A **02h39**, le CROSS Etel fait intervenir la *SNS 147* de l'île de Groix, puis à **02h54**, le remorqueur portuaire *MORBIHAN*.

A **06h08**, à la faveur de la marée montante, le *DAVIDSON* est déséchoué par le *MORBIHAN* avec le concours d'un pneumatique semi-rigide des sapeurs pompiers de Lorient, sollicité par le CROSS, et mis à quai à **06h56**.

CONSEQUENCES

Les 4 hommes d'équipage sont sains et saufs.

Le navire a été immobilisé durant 2 mois. Les tôles de bordé des œuvres vives tribord et bâbord ont été remplacées.



CONCLUSION

Le matelot de quart a effectué la majeure partie de ses embarquements à bord de navires armés à la pêche au large ; le quart à la passerelle y était assuré par le patron ou le lieutenant et son rôle se limitait à tenir la barre et à exécuter les ordres.

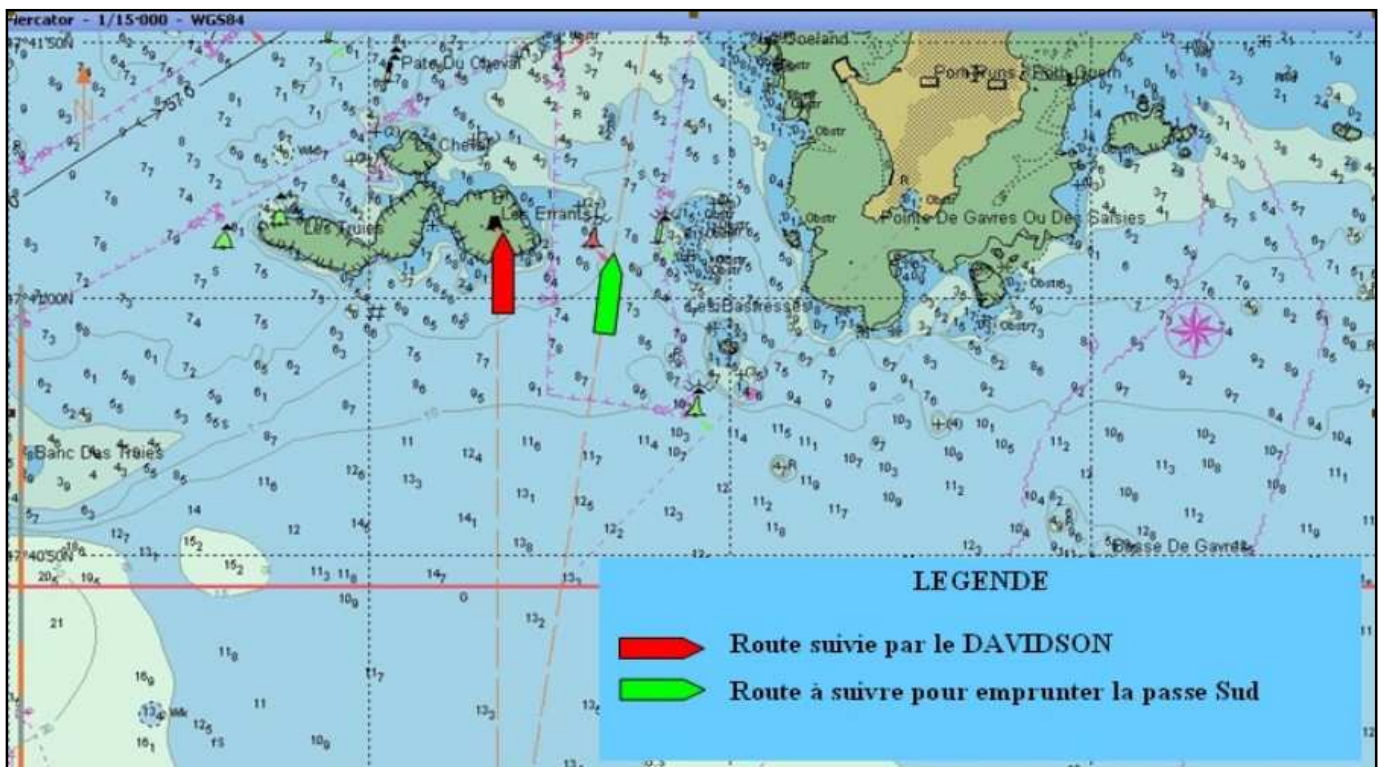
Ce n'est que depuis janvier 2008 qu'il navigue à la pêche côtière ; il n'a vraisemblablement pas l'habitude d'être responsable du quart à la passerelle, surtout aux abords de Lorient.

Après avoir dépassé la bouée Edouard de Cougy, le matelot ne sait plus précisément où il se trouve. Il ne voit pas la tourelle des Errants, qui n'est pas éclairée. Il ne connaît vraisemblablement pas les feux des balises et bouées du chenal d'accès au port de Lorient. Il tente néanmoins d'embarquer la passe Sud d'accès au port de Lorient, mais il fait suivre au navire une route trop décalée sur la gauche. Comme indiqué dans les instructions nautiques C2B du SHOM, le chenal de la passe Sud est matérialisé par l'alignement à 008,5° du phare de La Perrière par le phare du port de pêche, afin de bien éviter les deux plateaux rocheux des Bastresses et des Errants.

Le matelot de quart précise qu'il est descendu réveiller le patron à 3 reprises et à chaque fois ce dernier lui aurait indiqué qu'il arrivait.

Le patron quant à lui, indique qu'il s'est réveillé au moment de l'impact. Le matelot a engagé le navire vers la passe Sud, sans débrayer ni attendre que le patron arrive à la passerelle ; il aurait contrevenu ainsi à la consigne donnée par ce dernier.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.



ENSEIGNEMENTS

Pour les armateurs et patrons de navires de pêche :

Avant de confier la responsabilité du quart, il convient de s'assurer du niveau de connaissances du marin en matière de règles de barre et d'utilisation des équipements de navigation et de manœuvre.

Les consignes données au responsable du quart à la passerelle devraient être écrites, affichées et bien comprises.

TALONNAGE ET NAUFRAGE DU COQUILLIER *SANDOKAN* SURVENUS LE 8 AVRIL 2009 SUR LE PLATEAU ROCHEUX DU GRAND LEJON

NAVIRE ET EQUIPAGE



SANDOKAN :

Chalutier-coquillier en bois (SB 416 786) construit en 1977.

Longueur : 8,5 m - Tirant d'eau : 1,20 m - Déplacement : 14 tonnes

Propulsion : 68 kW (10 000 h de marche).

Le navire est gréé uniquement pour la coquille avec un rouleau triple sur le tableau arrière.

GPS différentiel couplé à un logiciel de navigation Lorentz. Le sondeur n'est pas interfacé à ce logiciel.

Equipage :

Patron-mécanicien titulaire du Capitaine 200 et du CRO. Propriétaire de son navire depuis 2002.

Le matelot a embarqué en début de saison à la coquille.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent nul - mer calme - houle résiduelle (de l'ordre de 0,3 m) - Bonne visibilité.

Basse mer de coefficient 95 à 13h51 ; H = 1,48 m ; le courant porte au Nord-Ouest à la vitesse de 1,5 nœud.

Heures locales (UTC+2)

Le **8 avril 2009**, la pêche à la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc est ouverte de 13h30 à 14h15.

Le *SANDOKAN* appareille de Saint-Quay-Portrieux à **11h15**, vers sa zone de pêche aux abords du Grand Léjon.

A **13h00**, le *SANDOKAN* met en pêche et effectue plusieurs traits de drague sans problèmes. Les deux hommes portent leur VFI à déclenchement hydrostatique.

A **13h50**, le patron trouve une grosse pierre (environ 80 kg) dans sa drague. Avec son matelot, il la dégage de la drague avec difficulté et renonce à la remettre immédiatement à la mer.

A **14h00**, le patron remet en route pour se repositionner et talonne alors violemment sur une roche à fleur d'eau (48°45,09' N ~ 002°39,74' W). Le *SANDOKAN* est ballotté d'un bord à l'autre et accuse rapidement une forte gîte sur bâbord. Le patron tente vainement de se dégager en battant en arrière.

La situation devenant immédiatement critique, le canot pneumatique de survie est mis en œuvre mais s'ouvre à l'envers ; le matelot y embarque dans ces conditions. Le patron tente de rejoindre la timonerie pour lancer un appel de détresse. La situation s'aggravant, il y renonce et décide d'abandonner son navire. La bosse du canot pneumatique de secours ayant été larguée par inadvertance, il saute à la mer pour le rejoindre. Son VFI se gonfle et le patron rejoint le canot pneumatique de secours après avoir nagé une dizaine de mètres. Gêné par son VFI, il s'y hisse avec difficulté, aidé de son matelot.

Trois à quatre autres navires se trouvant à proximité, les deux hommes utilisent alors successivement un feu à main, une fusée parachute et un autre feu à main.

A **14h05**, le coquillier *KIMACK* signale au CROSS Corsen avoir vu deux signaux pyrotechniques.

Vers **14h10**, le zodiac de plaisance belge *KIMACK*, armé par des Français, récupère les deux hommes.

A **12h20**, ils sont transférés sur le coquillier *SYMPHONIE DE LA MER*, puis à bord de la SNS 156 *SAINTE ANNE DU PORT*.

A **14h58**, le CROSS Corsen reçoit l'alerte émise par la balise SARSAT-COSPAS pour la position 48°44,6N~002°39,9W.

CONSEQUENCES

Perte totale du navire dont le renflouement a été demandé par les Affaires Maritimes

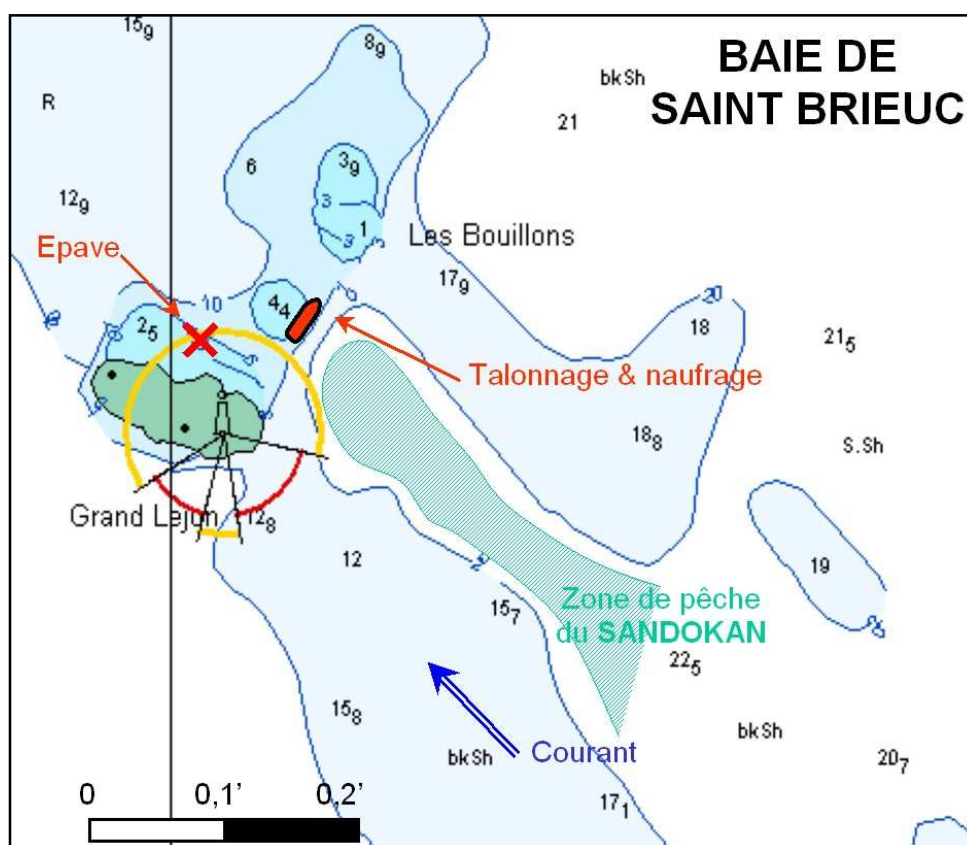
REMARQUES

L'alarme du sondeur n'était pas en service ; le logiciel de navigation ne permettait pas de définir une zone de sécurité et donc d'en signaler une éventuelle sortie ; sur le logiciel de navigation, le patron grossissait au maximum l'image de la carte.

La carte la plus détaillée du SHOM ne montre pas de roche dangereuse pour un navire de ce tirant d'eau à l'endroit où il a déclaré avoir sombré.

Les signaux pyrotechniques auraient été vus par les navires se trouvant dans le voisinage, sans que pour autant ils interrompent leur activité.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.



ENSEIGNEMENTS

Ce type d'accident pourrait être évité par :

- Le suivi rigoureux de la navigation ;
- L'utilisation de l'alarme du sondeur .

NAUFRAGE DU NAVIRE DE PECHE *LE BROCELLANDE* A 8' AU SUD DE LA POINTE DE PENMARC'H, LE 7 JUIN 2009

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le navire de pêche *LE BROCELLANDE*, mis en service en juin 1982, est immatriculé au Guilvinec sous le numéro 545090. C'est un navire polyvalent en bois. Longueur : 11,90 mètres - Jauge : 20,62 tx.

Le navire est en état moyen d'entretien. Il est prévu sortir de flotte dans le cadre du plan pêche. Il a été procédé en septembre 2008 à une étude de stabilité par la méthode de la période de roulis (GM : 0,760 m).

Appartenant au patron, il est armé à la petite pêche en 3^{ème} catégorie. Son permis de navigation est valide jusqu'au 25 septembre 2009.

La décision d'effectif prévoit un équipage de deux marins (maximum de personnes pouvant être embarquées).

Le jour du naufrage, seul le patron est à bord. Bien que le rôle soit ouvert, le patron n'est pas à jour de sa visite médicale annuelle depuis près de 9 mois.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent d'Est-Nord-Est 6 Beaufort, mer 5, visibilité 40 km avec grains. Sous grains, le vent forçit jusqu'à 52 nœuds.

Heures locales (UTC+2)

Le 7 juin 2009

A **07h00**, le navire quitte le port de Saint-Guérolé pour effectuer des essais de matériel de pêche.

A **10h30**, le patron poursuit ses essais de pêche mais fait route en direction de la côte. Le navire est sous un grain, le vent se renforce avec rafales.

Vers **11h00**, le patron prend un cap au 300. Durant cette manœuvre, *LE BROCELLANDE* se trouve par le travers de la vague.

Une vague plus importante que les autres couche le navire sur tribord et le fait chavirer. Le patron, prisonnier dans la passerelle, plonge et parvient à en sortir par la porte arrière. Une fois à la surface il saisit une bouée couronne qui flotte et se hisse sur l'étrave qui émerge. *LE BROCELLANDE* continue à couler. Le patron retourne à l'eau et s'agrippe à une caisse en polystyrène.

Le navire finit par sombrer à la position 47°40'N - 004°23'W et libère le radeau de sauvetage ainsi que la radiobalise de détresse.

Le naufragé se hisse à bord du radeau et récupère la balise qu'il déclenche.

A **11h40**, le CROSS Etel est informé par le CROSS Gris-Nez (point de contact de réception des alertes SARSAT/COSPAS) que le navire de pêche *LE BROCELLANDE* est en détresse.

A **11h50**, la position du navire en détresse est résolue en 47°40'N - 004°23'W.

A **12H05**, le CROSS Etel, après des tentatives de contact radio avec le navire en détresse, engage des moyens terrestres, nautiques et aériens et coordonne l'opération de sauvetage.

A **12h40**, l'hélicoptère aperçoit un radeau de sauvetage avec une personne à bord.

Le naufragé, en légère hypothermie, est hélitreuillé et conduit à l'hôpital de Quimper.

CONSEQUENCES

Perte du navire ;
Personne secourue en hypothermie ;
Légère pollution (irisation de 500 m x 400 m).

CONCLUSION

L'origine du chavirement suivi du naufrage est probablement dû aux mauvaises conditions météorologiques.

Cependant, il convient de noter :

- 1- que le patron est porté au rôle d'équipage malgré l'absence de visite médicale d'aptitude ;

- 2- que le navire a appareillé avec un effectif embarqué inférieur en nombre et en qualité à celui qui a obtenu le visa ;
- 3- que le patron ne porte pas de VFI alors qu'il est seul à bord, que le navire effectue des essais de matériel de pêche et que les conditions météorologiques sont mauvaises ;
- 4- que la radiobalise de localisation des sinistres n'est pas correctement configurée dans son coffret (RLS sur off).

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

Les dangers que représente une action de pêche et/ou d'essai des appareils d'un navire effectuant les arts traînants, dans des conditions de mer difficiles, par une seule personne, n'ont pas été évalués par le patron. Compte-tenu que l'effectif est inférieur à celui qui a obtenu le visa, le navire a *de facto*, une interdiction de prendre la mer.

En l'absence de visite médicale obligatoire requise annuellement du patron/armateur, le rôle d'équipage, titre de navigation maritime, n'aurait pas dû être renouvelé et ce dernier embarqué.

Le patron doit par ailleurs être titulaire du certificat restreint d'opérateur (titre requis dans le cadre du SMDSM).

Enfin, le BEAmer rappelle l'obligation de port du VFI, dans les conditions fixées par la réglementation (décret n° 2007-1227 du 21 août 2007).

CHAVIREMENT DU NAVIRE DE PÊCHE POLYVALENT *L'AMAZONE* SURVENU LE 9 JUIN 2009 DANS LE RAZ DE SEIN

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le navire de pêche *L'AMAZONE*, mis en service en 2003, est immatriculé à Audierne.

C'est un navire polyvalent (ligneur-fileyeur-caseyeur-palangrier) en PRVT d'une longueur de 8,46 mètres et d'une jauge de 4,27 tx.

C'est un navire en bon état d'entretien. Sa dernière visite de sécurité date de juillet 2008. Le permis de navigation a été renouvelé pour un an.

Appartenant au patron, il est armé à la petite pêche en 3ème catégorie.

La décision d'effectif prévoit un équipage d'un marin (l'embarquement maximal est de deux personnes).

Le jour du naufrage, le patron est accompagné d'un stagiaire.

Le patron est à jour de sa visite médicale annuelle.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent Ouest-Sud-Ouest de 18 nœuds avec rafales à 23 nœuds.

La mer 3 est formée.

La visibilité est de 20 km.

Heures locales (UTC+2)

Le 9 juin 2009

A **17h00**, *L'AMAZONE* quitte le port d'Audierne pour se rendre dans le Raz de Sein.

A **19h10**, alors que le navire se trouve entre le phare de La Vieille et la roche Gorle Greis, une déferlante envahit le pont. *L'AMAZONE* prend une forte gîte, chavire, s'enfonce progressivement, mais ne coule pas. Le patron et le stagiaire se retrouvent à l'eau.

Tous deux sont équipés de leur VFI (de type auto-gonflant à pastille de sel pour le patron, et de type veste flottante pour le stagiaire). Cependant, le VFI du patron ne se déclenche pas automatiquement et la mise en œuvre en mode manuel reste sans résultat.

Le patron se maintient à flot avec l'aide du stagiaire.

Deux navires de pêche, qui se trouvent à proximité, se déroutent. L'un d'eux informe de CROSS Corsen du naufrage.

A **19h30**, les deux marins sont récupérés sains et saufs par les navires de pêche sur zone.

Le CROSS Corsen met en œuvre la vedette de sauvetage d'Audierne et de Sein et déroute un bâtiment de surface de la Marine Nationale.

La vedette de sauvetage d'Audierne prend en remorque *L'AMAZONE*.

Le 10 juin 2009

Vers **02h00**, le convoi arrive à quai.

CONSEQUENCES

Le navire n'a subi aucune avarie de coque, la propulsion a été remise en état. Les équipements électriques et électroniques ainsi que leur câblage ont été remplacés.

La perte d'exploitation est de deux mois.

CONCLUSION

L'origine du chavirement est probablement due à des conditions météorologiques et de mer difficiles. Ces conditions de pêche sont fréquentes dans le secteur du Raz de Sein.

Vu la répétition de ce type d'événement, ce genre d'embarcation ne semble pas adapté pour opérer dans de telles zones à déferlantes.

Il convient par ailleurs de noter :

- que le VFI du patron ne s'est pas gonflé automatiquement (cartouche de gaz dévissée du percuteur) et n'a pu être actionné manuellement (cordelette du déclenchement manuel cassée) ;
- que le radeau de sauvetage ne s'est pas libéré, compte-tenu de la faible profondeur d'immersion du système de largage hydrostatique.

Ces deux défaillances auraient pu avoir de graves conséquences sur les suites de l'évènement.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.



ENSEIGNEMENTS

Ce type de navire ne présente pas les caractéristiques permettant de travailler dans les zones à déferlantes et de mauvais temps.

Le BEA mer rappelle la nécessité de contrôler régulièrement les VFI de type auto-gonflant et leurs accessoires par le bord et/ou par un organisme qualifié.

ECHOUEMENT DU NAVIRE DE PECHE *GALATEE II* AUX ABORDS DES ROCHES DOUVRES, LE 17 JUIN 2009

NAVIRE ET EQUIPAGE

GALATEE II : SB 907 942 - Navire de pêche construit en 2005 en matériau composite (PRVT) - Longueur : 10,08 m – Jauge brute : 10,65 UMS - Puissance : 169 kW - Navire polyvalent (chalut, dragues ou palangres selon l'époque de l'année).

Equipage : Patron-armateur titulaire du certificat de capacité (délivré en 1987) et du BAERS (délivré en 2008) ; 1 matelot titulaire du CAPM de matelot (délivré en 2005) ; 1 passager.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent faible en début de pêche, puis vent de Nord-Ouest 4/5 - houle de Nord-Ouest - Visibilité : 7 milles.

Marées Roches Douvres (Paimpol - 30 min ; mêmes hauteurs) :

19h30 : H = 4,15 m ;

20h30 : H = 3,93 m ;

21h30 : H = 4,28 m.

Heures locales (UTC+2)

Le 17 juin 2009

Le navire appareille de Saint-Quay-Portrieux vers **12h00** et se rend dans les parages des Roches Douvres (16 milles au Nord de l'île de Bréhat), pour y pratiquer la pêche à la palangre.

La pêche débute vers **16h30**.

A **19h00**, la mer forçit et oblige le patron à se mettre à l'abri du plateau des Roches Douvres où il continue sa pêche.

Vers **20h45**, le bateau fait route vers une autre palangre, non loin du phare des Roches Douvres. Le patron est alors intrigué par la présence de personnes sur le phare ; il détourne son attention de la route du navire pour les observer lorsque le navire talonne sur un rocher.

Sous l'effet de la houle, le navire se couche sur le flanc bâbord ; il menace de chavirer.

A **20h55**, le patron lance un MAYDAY sur la voie 16 qui est intercepté par le CROSS CORSEN ; le matelot déclenche le radeau de survie et les 3 occupants du navire enfilent les brassières de sauvetage.

A partir de **20h59**, le CROSS Jobourg coordonne l'assistance au *GALATEE II* en mettant en œuvre les moyens aériens et nautiques nécessaires.

Le matelot et le passager embarquent sur le radeau de sauvetage. Le patron reste à bord pour saisir une VHF portable ; à ce moment une vague soulève le bateau et le dégage du rocher où il a talonné.

Le navire flotte à nouveau ; le matelot et le passager rembarquent à bord du *GALATEE II*.

Une ronde du navire permet de constater une petite voie d'eau dans le compartiment moteur et une autre dans la cale à poisson. Les pompes d'assèchement du bord sont mises en service. Elles étalent les deux voies d'eau constatées.

Le navire fait alors route vers la terre par ses propres moyens, accompagné par des navires déroutés sur zone.

Le 18 juin 2009

A **00h47**, le navire arrive au port de Saint-Quay-Portrieux.

CONSEQUENCES

Dégâts constatés à sec par une entreprise spécialisée dans le travail du polyester.

La quille antiroulis, endommagée, a dû être remplacée - 2 brèches dans la coque sur bâbord (cale à poisson et compartiment moteur).

Le *GALATEE II* a été immobilisé 10 jours.

CONCLUSION

Le SITREP ne précise pas la position du talonnage.

La position donnée par le patron (49°05,15N et 02°48,45 W) paraît bien éloignée du phare des Roches Douvres pour que des personnes s'y trouvant soit aperçues (environ 1 mille).

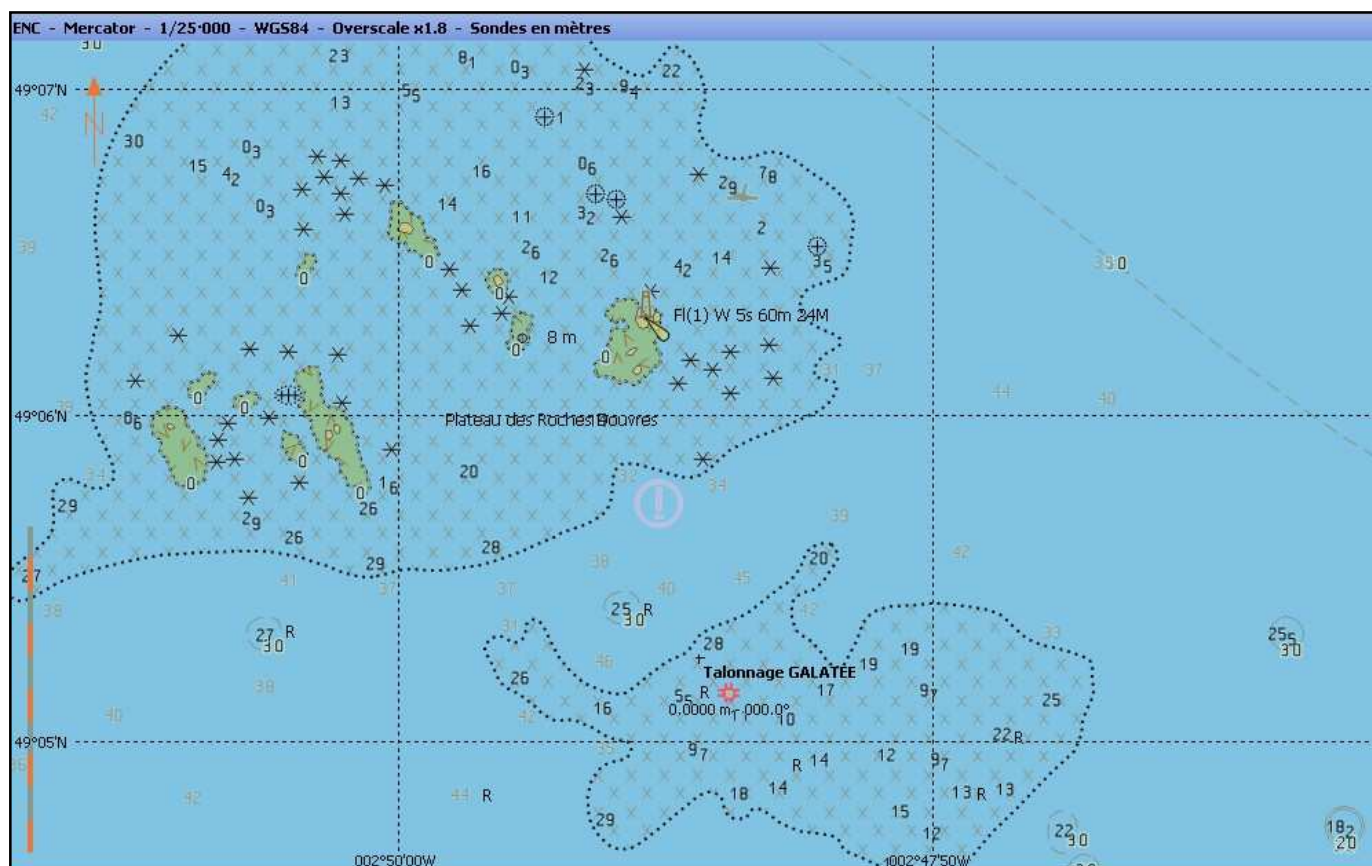
Dans cette zone, il est peu probable que des hauts fonds ne soient pas répertoriés sur la carte.

Profondeur à 20h45 :

Hauteur + Sonde # 4,00 + 5,50 # 9,50 m.

Si le tirant d'eau est à 1,50 m, la hauteur d'eau sous la quille est d'environ 8,00 m

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.



ENSEIGNEMENTS

- Le port du VFI était obligatoire dans la situation où se trouvait le navire ; s'il avait chaviré, l'équipage et le passager n'auraient pas eu le temps de capeler une brassière de sauvetage.
- Il est rappelé aux patrons que la déclaration de transport de passagers doit être adressée au service des Affaires maritimes avant un embarquement occasionnel.

NAUFRAGE DU PALANGRIER *PATXARAN* AUX ABORDS DE CAP BRETON LE 31 JUILLET 2009

NAVIRE ET EQUIPAGE

PATXARAN: navire en bois régulièrement armé pour la petite pêche côtière, construit en 1979 (BA 492 780).

Longueur : 9,10 m - Jauge : 3,55 tx - Tirant d'eau : 0,96 m - Propulsion : 88 kW - Réserve de carburant : deux caisses de 400 litres placées de part et d'autre du moteur, contre la coque - Coque divisée en trois compartiments avec anquillers, sans cloisons étanches - Assèchement : une pompe électrique automatique et une pompe attelée servant également au lavage.

Dernière visite de sécurité : 23 juin 2009 (validité du permis limitée au 31 juillet 2009 : pompe attelée à remettre en fonction et remplacement de la centrale d'alarme de montée d'eau par un modèle approuvé, malgré le bon fonctionnement de l'installation du bord ; extincteurs à contrôler ; fermeture à distance des caisses gasoil à contrôler ; VFI à contrôler) ; selon le patron les prescriptions avaient été exécutées.

Le patron est seul à bord.

Titres de patron petite navigation et mécanicien 750 kW délivrés en 2005.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

SITREP du CROSS Etel : vent Est-Sud-Est force 2 - mer belle - visibilité : 10 km.

Heures locales (UTC+2)

Vers **07h45**, le *PATXARAN* fait route cap à l'Est à 8 nœuds vers son lieu de pêche, sur le tombant Nord de la fosse de Cap-Breton.

Soudain, le patron ressent un choc au niveau de l'avant tribord. Le navire est freiné et sa poupe effectue une embardée sur bâbord. Le patron débraye aussitôt la propulsion et il lui semble apercevoir sur l'avant une masse sombre entre deux eaux, mais ne parvient pas à l'identifier.

Il ne constate aucune anomalie à l'extérieur de son embarcation. Puis, il descend dans la cale à poisson et entend l'eau pénétrer dans les fonds. Il ne voit rien car cette partie du navire est doublée d'un revêtement plastifié.

Il met en service la pompe électrique et dispose la pompe attelée sur le circuit d'assèchement. Il constate alors la présence d'une voie d'eau située sur tribord avant du compartiment, au niveau de la paroi de séparation avec la glacière. La brèche à l'origine de la voie d'eau est inaccessible du fait de la caisse à huile hydraulique.

Malgré le pompage, le niveau de l'eau ne cesse de monter. Le patron appelle un navire proche disposant d'une pompe supplémentaire. Ce dernier arrivera trop tard. Alors que le patron alerte le sémaphore de Socoa, le niveau de l'eau provoque l'arrêt du moteur et du pompage.

L'information est relayée au CROSS Etel à **09h22** par le sémaphore.

A partir de ce moment, le naufrage est rapide, le navire s'enfonçant droit par l'arrière. Le patron n'a que le temps de saisir son VFI, une VHF portable et de sauter à l'eau. Position du naufrage : 7 milles dans l'ouest-nord-ouest du Cap Breton.

Le radeau de sauvetage et la balise

SARSAT remontent à la surface. Le radeau se gonfle et la balise émet.

Le marin monte à bord du radeau et sera rapidement secouru par le *PYRHANA*, dont il avait sollicité l'aide. Le CROSS Etel est informé du sauvetage à **09h30**.

A **09h44**, le patron confirme la présence de 200 litres de gazole à bord.

A **11h06**, l'hélicoptère de la Gendarmerie signale une pollution par hydrocarbure à la position du naufrage.

CONSEQUENCES

Perte totale du navire.

CONCLUSION

Voie d'eau située à hauteur de la cloison séparant la cale du compartiment moteur ; ces deux espaces ont rapidement été envahis.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

- Extrême vulnérabilité des navires en bois en cas de collision.
- Port du VFI fortement recommandé pour toute navigation solitaire, y compris en route.

NAUFRAGE DU CHALUTIER *L'ENDURANCE* SURVENU LE 12 AOÛT 2009 EN MANCHE CENTRALE

NAVIRE ET EQUIPAGE

Navire de pêche en bois construit en 1987.

Longueur : 15,9 m - largeur : 5,7 m - Jauge : 47 tx.
Propulsé par un moteur de 324 Kw.

Immatriculé à Caen.

L'ENDURANCE pratique la pêche au chalut de fond et à la coquille Saint-Jacques en Manche centrale. Il effectue des marées de cinq jours au départ de Port-en-Bessin. Il a été acheté par son actuel patron en 2005.

L'ENDURANCE est en bon état général. Son permis de navigation a été renouvelé jusqu'au 22 mai 2010, et son certificat de franc-bord est valide jusqu'au 2 janvier 2011. Une entreprise spécialisée a confirmé le bon état de sa structure en janvier 2009.

Le patron-armateur exerce en même temps la fonction de mécanicien. Il est titulaire d'un certificat de capacité et d'un brevet de patron de pêche.

Il est régulièrement remplacé comme patron par son second. Tous deux ont plus de vingt ans de navigation à la pêche.

Les deux matelots ont embarqué récemment sur *L'ENDURANCE*, l'un est très expérimenté, l'autre a débuté le métier quatre mois auparavant.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Le vent est d'Ouest-Sud-Ouest 17 noeuds, la mer peu agitée.

Heures locales (UTC+2)

Le **10 août 2009** à **13h00**, *L'ENDURANCE* quitte Port-en Bessin pour une marée de cinq jours en Manche centrale.

Vers **20h00**, il commence sa pêche à 20 milles dans le Sud-Est de l'île de Wight ; vent d'Ouest-Sud-Ouest 5/6, mer agitée.

Le **11 août 2009** vers **23h00**, le navire est en pêche à 40 milles du Havre. Le second et le jeune matelot ressentent des vibrations au-dessus de l'hélice et préviennent le patron, de quart, qui n'a rien perçu d'anormal. Ils redescendent se coucher.

Le **12 août 2009** vers **02h00**, le patron réveille l'équipage pour virer le chalut. Avant de prendre son poste, le second fait une ronde machine et ne remarque rien d'anormal.

Vers **02h30**, le chalut a été viré et est en train d'être remis à l'eau. Un problème hydraulique survient, et peu après, l'alarme de niveau d'eau dans la machine retentit. Le second descend à la machine et constate une entrée d'eau importante. Le patron l'y rejoint et stoppe le moteur en urgence. Il leur est impossible de disposer l'aspiration de la cale machine sur le circuit de la pompe de secours, le groupe électrogène étant noyé. L'eau atteint 80 cm au-dessus du parquet.

A **02h33**, le patron envoie un message de détresse au CROSS Jobourg par VHF, qui déroute deux navires sur zone. Les deux radeaux sont percutés, le radeau bâbord se retourne et ne peut être redressé. Le patron ordonne aux deux matelots d'embarquer dans le tribord et redescend à la machine avec le second. Ils tentent de fermer les vannes de coque, mais n'y parviennent pas ; celles-ci sont noyées et l'eau de mer monte dangereusement. Le navire gîte et le CROSS Jobourg préconise l'évacuation.

A **03h28**, les quatre hommes sont récupérés par le navire à passagers *MONT-SAINT-MICHEL*.

A **04h06**, *L'ENDURANCE* coule par 50°07,6'N, 0003°31,0'W.

A **04h14**, la radiobalise est détectée.

CONSEQUENCES

L'ENDURANCE coule par des fonds de 60 mètres, à 37 milles dans le Nord du Havre.

Ses capacités contiennent 6 m³ de gazole.

CONCLUSION

Le naufrage est probablement dû à la rupture d'une durite ou d'une vanne de coque.

Le circuit d'assèchement est constamment disposé sur le puisard de la cale à poissons. La clarinette du circuit d'assèchement se trouvant sous le parquet machine, elle était recouverte de plus d'un mètre d'eau.

Les vannes de coque se trouvent aussi sous parquet, sans commande à distance. Les vannes de coque avaient été changées en 2004 et laissées sans entretien depuis.

En pêche, le patron restait de quart vingt heures de suite ; il laissait le quart à l'équipage pendant le transit. Sa fatigue l'a peut-être empêché de percevoir les vibrations anormales de la veille.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

Le naufrage aurait probablement pu être évité si les vannes de coque et du circuit d'assèchement avaient été munies de commandes à distance (ou plus judicieusement placées) et régulièrement manœuvrées. L'administration a cependant conscience de la difficulté d'installer (notamment de manière rétroactive) des commandes au dessus du pont de cloisonnement (encombrement du pont et problème d'étanchéité des traversées de pont).

De ce fait, la CRS de Bretagne a accordé une dérogation à deux conditions :

- présence d'une alarme de montée d'eau,
- commande des vannes au dessus du parquet, visible et accessible.

Ces difficultés sont en passe d'être résolues sur les navires neufs (nouveaux systèmes d'alarme et pompe électrique supplémentaire à déclenchement automatique).

L'origine des vibrations au niveau de l'hélice et leur lien avec le naufrage n'ont pu être déterminés.

Le positionnement du capteur de l'alarme de montée d'eau, ou le retard de son fonctionnement, semble avoir conduit à une détection tardive de la voie d'eau, alors que l'installation hydraulique était déjà noyée.

Les matelots n'ont pas réussi à redresser le radeau bâbord, alors que les conditions étaient clémentes. Ceci montre la nécessité d'un entraînement régulier à la sécurité.

COLLISION ENTRE LE NAVIRE DE PLAISANCE ITALIEN *MARY PIA III* ET LE NAVIRE DE PECHE FRANÇAIS *JEAN LAURENT* DANS LE GOLFE DE PORTO VECCHIO (CORSE DU SUD)

NAVIRE ET EQUIPAGE

JEAN LAURENT :



Photo SNSM Porto Vecchio

Pavillon français. Navire de pêche en bois type fileyeur, palangrier construit en 1982. Longueur : 8,50 m, largeur : 2,80 m, jauge : 4,85 UMS, puissance propulsive : 103 kW. Catégorie de navigation : 4^{ème} (5 milles des eaux abritées du port de départ).

Equipe :

Un patron mécanicien titulaire du permis de conduire les moteurs. Effectif : minimum une personne, maximum deux personnes.

MARY PIA III :



Photo Gendarmerie Nationale

Pavillon italien. Vedette de plaisance en polyester type MIXER 28 OPEN construite par le chantier ESTENSI - ZETA GROUP à Migliarino en Italie.

Longueur : 8,45 m, largeur : 2,89 m, propulsion : type Z drive par 2 moteurs fixes essence de 147 kW environ chacun. Vedette munie d'une timonerie composée d'un toit rigide (hard top), d'un pare brise rigide sur l'avant se prolongeant sur les côtés et de tauds latéraux et frontaux transparents. Le pare brise n'est pas muni d'un essuie glace.

LES FAITS (Heure : TU + 2)

Conditions météorologiques :

Vent de Nord-Ouest 5 nœuds, mer 2, pas de houle, visibilité 10 Km, nébulosité 4/8.

A **06h50** le **30 septembre 2009**, le navire de pêche *JEAN LAURENT* appareille du port de Porto Vecchio et met le cap vers la sortie du golfe pour se rendre sur ses lieux de pêche. La vitesse du navire est d'environ 6 noeuds. Le patron est seul à bord.

Vers 07h05, port de plaisance de Marina di Fiori au Nord-Est du golfe de Porto Vecchio : la vedette *MARY PIA III* appareille pour une partie de pêche puis met le cap vers la sortie du golfe de Porto Vecchio. Deux personnes de nationalité italienne se trouvent à bord. Il s'agit du propriétaire du navire qui est à la barre, et de son épouse.

Avant d'appareiller, ils ont essuyé les vitrages de la vedette, couverts de rosée.

Peu avant 07h15, de la condensation s'étant formée sur les vitrages du *MARY PIA III*, le propriétaire de la vedette commence à essuyer la face intérieure du pare-brise de la timonerie. L'épouse du propriétaire effectue la même opération à l'extérieur. Le *MARY PIA III* conserve sa vitesse, estimée par son barreur à 10 nœuds. L'épouse du propriétaire se trouve sur le roof avant, dos à la marche du navire, tout en masquant la visibilité du barreur du *MARY PIA III*. Personne à bord n'effectue à ce moment une veille anti-collision.

Vers 07h15, le *MARY PIA III* aborde le *JEAN LAURENT*, qui est en route au 100°, sur le côté bâbord de son tableau arrière.

Quelques instants auparavant, le patron du *JEAN LAURENT*, qui s'était aperçu de l'imminence de la collision, avait crié et fait des signes, mais en vain. Sous l'effet de sa vitesse, la partie avant de la coque du *MARY PIA III* s'engage sur le pont du *JEAN LAURENT*, heurte et détruit le portique supportant le taud de pont puis ripe sur le côté tribord milieu. Le *MARY PIA III* se retrouve de nouveau à flot, causant au passage d'importants dégâts au navire de pêche, dont une brèche sur son bordé tribord. Le *JEAN LAURENT* se maintient néanmoins à flot, la brèche étant située un peu au-dessus de la ligne de flottaison.

Le patron du *JEAN LAURENT* estime que la vitesse du *MARY PIA III* au moment de la collision se situait entre 10 et 15 nœuds. Immédiatement après la collision, il précise que la position lue sur son récepteur GPS était la suivante : latitude 41°36',3 N, longitude 009°19',8 E, soit à moins de 300 mètres de la côte Sud du golfe de Porto Vecchio, près de la pointe de Pavellone.

A **07h30**, le CROSS La Garde reçoit l'appel d'un témoin dont le domicile situé à la pointe de Pavellone, fait face à la mer. Cette personne signale une collision entre deux navires. Le CROSS La Garde retransmet aussitôt les renseignements au Sous-CROSS Corse.

A **07h35**, le Sous-CROSS Corse diffuse un message PAN, prévient le sémaphore de La Chiappa et demande l'appareillage de la vedette SNSM « SNS 236 » de Porto Vecchio.

A **07h57**, la SNS 236 arrive sur zone, signale qu'il n'y a aucun blessé, et entreprend de remorquer le *JEAN LAURENT* vers le port de Porto Vecchio.

A **08h20**, la vedette *MARY PIA III* rejoint le port de Porto Vecchio par ses propres moyens.

A **08h50**, le *JEAN LAURENT* est à quai à Porto Vecchio.

A **09h30**, les sapeurs pompiers prennent en charge le patron du *JEAN LAURENT* qui est en état de choc, et le conduisent à l'hôpital.

CONSEQUENCES

Sur les personnes :

Aucun blessé n'est à déplorer. Les occupants des deux bateaux sont très choqués, en particulier le patron du *JEAN LAURENT* qui est conduit à l'hôpital

par les sapeurs pompiers. Il lui sera délivré un certificat médical mentionnant une ITT de 10 jours.

Observations apparentes sur les navires :

JEAN LAURENT :

- Enfoncements et/ou ruptures de deux virures de bordés de chaque bord de la coque ;
- Pavois et jambettes détruites de chaque côté sur environ 1/3 de la longueur hors tout ;
- Plusieurs bordés de pont brisés sur tribord ;
- Effondrement d'une structure supportant une bâche de protection.



Point d'impact de la coque du *MARY PIA III*

Barre franche

Le patron du *JEAN LAURENT* estime que cet événement de mer va lui occasionner plusieurs mois de perte d'activité.

MARY PIA III :



Photo Gendarmerie Nationale

- Brèche dans les œuvres vives, à environ 2 mètres de l'étrave ;
- Présence d'éraflures sur l'étrave de chaque côté de cette dernière.

Le *MARY PLA III* a été mis au sec dans un chantier naval dans l'attente de réparations.

CONCLUSION

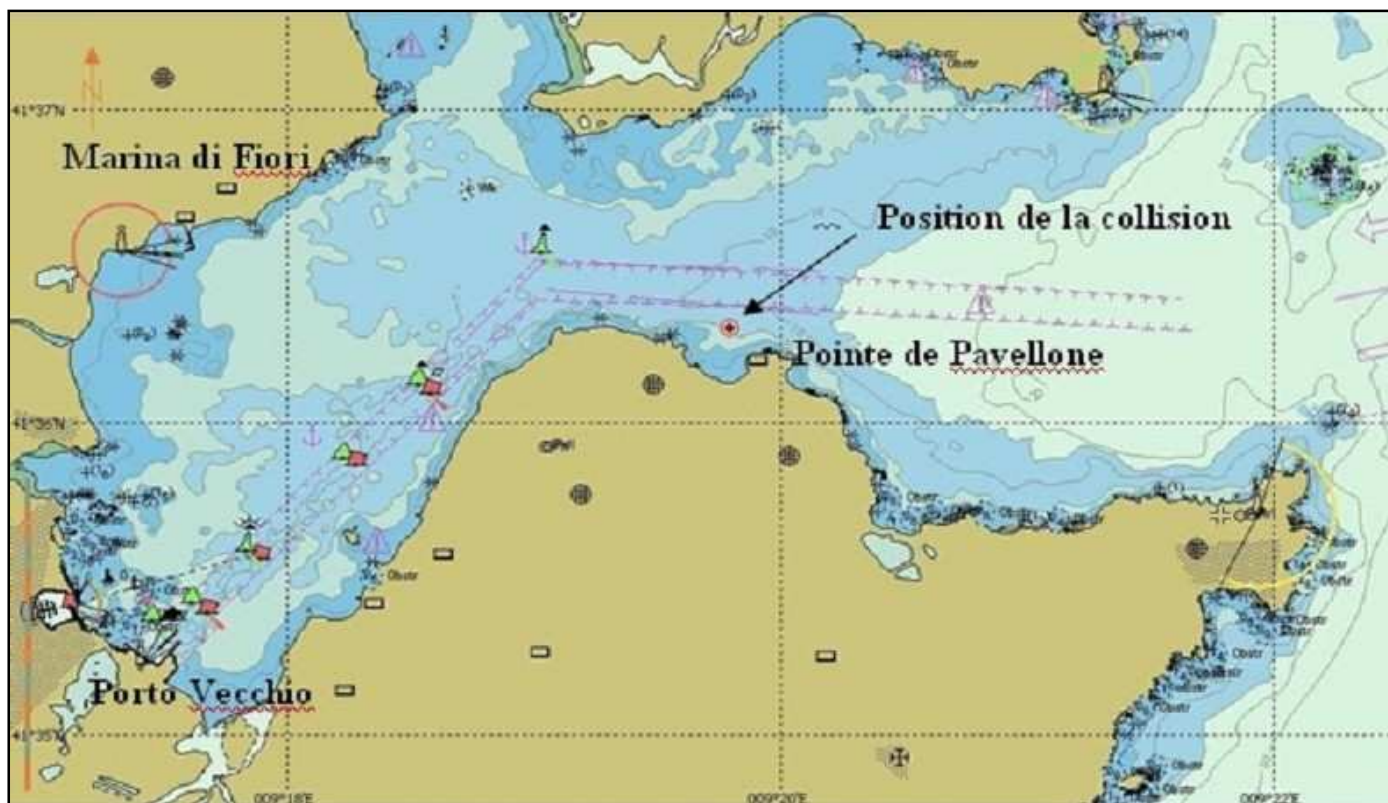
Bien que n'ayant plus de visibilité sur l'avant tout en étant dans la situation du navire rattrapant, le propriétaire du *MARY PLA III* a maintenu la vitesse de son navire, estimée entre 10 et 15 nœuds.

Le patron du *JEAN LAURENT* a déclaré que peu avant la collision, il avait remarqué la présence du *MARY PLA III* sur son arrière et que la route suivie à ce moment par la vedette devait la faire passer à bonne distance de son navire.

Le *MARY PLA III* n'était pas équipé d'un essuie glace bien que l'option soit possible sur ce modèle de vedette.

La position de la collision relevée par le patron du *JEAN LAURENT*, montre que les deux navires se trouvaient à environ 200 mètres de la côte près de la pointe de Pavellone. Comme le prévoit l'arrêté n° 24/2000 du 24 mai 2000 du Préfet Maritime de Méditerranée, la limitation de vitesse générale et permanente est de 5 nœuds dans la bande littorale des 300 mètres; elle n'est pas subordonnée à la présence d'un balisage

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.



ENSEIGNEMENTS

L'accident est dû au fait que le *MARY PLA III* a continué à naviguer (à vitesse non réglementaire) alors qu'il avait perdu momentanément toute visibilité sur l'avant.

A bord de tout navire disposant d'une timonerie même partiellement ouverte, il est recommandé que le vitrage placé devant le barreur soit systématiquement muni d'un essuie glace.

INCENDIE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER LOUIS GABY SURVENUS LE 27 NOVEMBRE 2009 AU LARGE DU CAP FENO (CORSE DU SUD)

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le *LOUIS GABY* (AJ 913050) est un chalutier pêche arrière de 15,05 m. Construit en 2005, sa coque est en polyester.

Basé au port de Bonifacio, il effectuait une navigation en 3^{ème} catégorie avec deux hommes d'équipage (un patron et un matelot).

LES FAITS

Conditions météorologiques :
Vent d'ouest 25 nœuds, mer 3, visibilité 25 km.

Heures locales (UTC+1)

Le **25 novembre 2009 à 01h30**, le *LOUIS GABY* appareille du port de Bonifacio et fait route vers son lieu de pêche à environ 3 milles de la pointe de Capo di Feno. Le chalut est mis à l'eau puis remonté au bout d'une heure. Il est remis à l'eau **vers 04h45**. Le patron est à la barre et le matelot sur la couchette de la passerelle.

Vers 05h15, le patron du *LOUIS GABY* perçoit une odeur de brûlé et constate que de la fumée s'échappe du tableau de bord situé sur le pupitre de la passerelle. Il actionne les commandes de fermeture des caisses gazole, ferme les volets de ventilation du compartiment machine puis met en œuvre l'installation d'extinction fixe au CO₂ desservant le compartiment machine.

Apercevant des flammes s'échappant du compartiment des batteries, le patron lance par VHF, un appel de détresse en ASN puis en phonie. Le CROSS La Garde prend la coordination de l'opération et diffuse un Mayday Relay. L'équipage tente de maîtriser l'incendie en mettant en œuvre la manche incendie du bord et en utilisant deux extincteurs portatifs.

A **05h27**, le CROSS demande l'intervention de la SNS 063 de Bonifacio.

A **06h05**, les deux hommes d'équipage du *LOUIS GABY*, qui ne parviennent pas à maîtriser l'incendie, évacuent leur navire à bord du radeau de survie en emportant une VHF portable. Le patron informe de la situation le Sous-CROSS Corse qui vient de reprendre la coordination de l'opération.

A **06h09**, la SNS 063 appareille avec deux pompiers à bord.

A **06h44**, la SNS 063 est sur zone et récupère les deux hommes d'équipage du *LOUIS GABY* sains et saufs.

L'équipage de la SNS ne peut circonscrire l'incendie.



A **08h12**, le *LOUIS GABY* coule par 83 mètres de fond à la position : Latitude : 41°23',9 N Longitude : 009°01,6 E. Une nappe d'hydrocarbures d'une surface approximative de 130 m² est observée à proximité.

A **08h50**, la SNS 063 accoste à Bonifacio.

CONSEQUENCES

Le *LOUIS GABY* a coulé suite à l'incendie. Il est totalement perdu.



CONCLUSION

L'installation de gaz de la cuisine n'avait pas été utilisée depuis l'appareillage de Bonifacio.

La centrale d'alarme incendie était en veille ; les deux détecteurs se trouvaient dans le compartiment machine ; aucune alarme incendie ne s'est déclenchée, ce qui exclut *a priori* un feu dans ce compartiment.

L'équipage, après avoir détecté la présence de fumée, a très vite constaté que des flammes s'échappaient du compartiment batteries situé sous la timonerie. Ce compartiment contenait les équipements électriques suivants :

- deux jeux de batteries de 24V 345 Ah, placés dans un bac étanche et ventilé à l'extérieur
- deux chargeurs de batteries/onduleurs
- un chauffe eau électrique
- une ventilation mécanique contrôlée
- un tableau électrique 220 V
- Les coupe-circuits des batteries

L'énergie électrique en 24 V était fournie par un alternateur (24 V – 175 A) attelé au moteur principal et par deux jeux de batteries d'accumulateurs, un de service et un de secours.





Une partie des équipements électriques fonctionnait en 220 V fourni par deux onduleurs ; le chauffe-eau ne pouvait être alimenté que par le courant de terre ; la prise de terre disposait d'une protection différentielle à 30 mA. Le réseau électrique 24 V était à 2 pôles isolés et le réseau 220 V (sortie onduleurs) à neutre et phase isolés.

Il n'existait pas à bord de contrôleur permanent d'isolement électrique. Cependant, aucune anomalie électrique n'a été détectée par le bord depuis l'appareillage de Bonifacio. Le réseau de distribution d'énergie électrique 24 V était toujours opérationnel au début du sinistre, puisque le message de détresse lancé par le patron en VHF a été reçu et que l'alarme d'envoi du CO₂ a retenti. Le chauffe-eau électrique avait été branché sur courant terre toute la nuit.

Suite aux observations faites par l'équipage, le point de départ de l'incendie se situerait dans le compartiment batteries et serait donc très certainement d'origine électrique ; néanmoins, aucun défaut électrique ni d'appareil ou de circuit en cause n'ont pu être identifiés. Les batteries d'accumulateurs avaient été remplacées une fois depuis la mise en service du navire.

Le local batteries étant la proie des flammes, il était impossible à l'équipage d'isoler l'alimentation électrique du bord puisque les coupe-circuits des batteries étaient situés à l'intérieur de ce compartiment.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

Les circuits électriques devraient faire l'objet d'inspections visuelles fréquentes par les bords afin de détecter des défauts d'isolement ou de connexions.

Lors du contrôle périodique de l'isolement des circuits électriques, il est recommandé de procéder aussi à une vérification des points d'échauffements (contrôle par thermographie par exemple).

Les coupe-circuits des batteries devraient être accessibles immédiatement par un homme de quart.

Dans tout local contenant à la fois principalement des batteries d'accumulateurs et d'autres équipements électriques indispensables à l'exploitation du navire, un détecteur d'incendie devrait être installé.

NAUFRAGE DU CHALUTIER *SAM BOAT* A PROXIMITE DU GOLFE D'AIGUES-MORTES, LE 4 DECEMBRE 2009

NAVIRE ET EQUIPAGE

Chalutier en bois (chêne pour la charpente et les bordés de coque, pin pour les bordés de pont et les superstructures), construit au chantier J. Stento à Sète.

Mis en service en septembre 1975, immatriculé 315110 à Sète.

Longueur HT : 24 m ;

Largeur hors membres : 5,90 m ;

Creux : 3,17 m ;

Jauge UMS : 73,58 ;

Propulsion : moteur Baudoin bridé à 316 kW.

Armé en 3^{ème} catégorie de navigation (moins de 20 milles de terre), pêche à la journée sur des fonds de 60 m environ (chalut de fond).

Permis de navigation valable jusqu'au 15 septembre 2009 (périmé). Certificat national de franc-bord valable jusqu'au 10 mars 2012 (sous réserve des visas périodiques).

Dernière visite à sec le 11 mars 2009 par le Centre de Sécurité des Navires de Sète.

Equipage : un patron capitaine et deux matelots régulièrement enrôlés.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

SITREP du CROSS La Garde : vent du 290°, 6 nœuds - mer peu agitée.

Heures locales (UTC+1)

Le **4 décembre vers 9 heures**, alors que le *SAM BOAT* vire son filet après un premier trait, un toron de fune casse. Le patron décide de rentrer au port.

En fin de matinée, l'alarme de montée d'eau du puisard machine se déclenche. L'investigation de la cale machine confirme la montée de l'eau ainsi que l'invasion du local barre. Les pompes attelées et électrique immergées sont en marche. Le démarrage de la motopompe de secours permet juste d'étaler la voie d'eau.

Le navire fait route à 7 nœuds vers le Grau du Roi, son port d'attache. Le sémaphore de l'Espiguette est alerté à **13h21**.

A **13h24**, diffusion MAYDAY Relay.

Le navire de pêche l'*ANGEVINE* est à proximité du *SAM BOAT* et répond au MAYDAY Relay du CROSS.

A **13h38**, il tente de prendre en remorque le *SAM BOAT*. Pendant la manœuvre, l'eau gagne et le *SAM BOAT* s'enfoncé rapidement. Le radeau de sauvetage n'est pas utilisé et l'équipage saute à l'eau, brassières capelées, pour embarquer à bord de l'*ANGEVINE*.

A **13h44**, le *SAM BOAT* coule dans le Sud-Ouest du sémaphore de l'Espiguette à 8,5'.

A **15h22**, l'*ANGEVINE* est à quai au Grau du Roi et l'équipage du *SAM BOAT* est confié aux pompiers pour un bilan médical.

L'EPIRB COSPAS-SARSAT a fonctionné en mode automatique et sera récupérée ultérieurement par la vedette SNS 141.

CONSEQUENCES

Naufrage du *SAM BOAT*.

CONCLUSION

Le naufrage est dû à l'apparition subite d'une brèche sur le bordé du coqueron. La brèche peut être due aux chocs répétés d'un panneau de chalut (enfouissement du bordé de chêne de 50 mm d'épaisseur entre deux membrures espacées de 400 mm) ou à l'ouverture d'un aboutage de bordé, hypothèse la plus probable car l'invasion était étalée par le débit des pompes tant que le navire gardait sa vitesse. Quand il a stoppé, l'invasion a pris le dessus par le moindre débit de la pompe attelée.

Les cloisons transversales de coqueron et arrière du compartiment moteur ne sont pas étanches.

Les soufflages destinés à protéger les hanches du navire des chocs des panneaux ne se prolongent pas au niveau des bouchains (non renforcés par ailleurs comme préconisé par le règlement BV BOIS de 1963) (voir photos 1 et 2).

L'entretien du navire n'est pas en cause. Mis au sec quatre fois par an, il est suivi par un charpentier de marine. L'essence utilisée à la construction en 1974 (chêne pour la charpente et les bordés de coque) génère, par le tanin du chêne, l'attaque des clous et carvelles qui, petit à petit, perdent en diamètre : un sondage régulier des carvelles et un reclouage si nécessaire s'imposent (le dernier en mars 2009).



Photo 1, mars 2009 :
Soufflage tribord et zone d'impact du panneau.

Visites de franc-bord régulièrement effectuées.

L'épave a été filmée six semaines après le naufrage : le navire est immergé par 40 mètres de fond, ensouillé verticalement jusqu'aux bouchains. Les parties de la coque et des superstructures qui sont visibles sont intactes, la brèche est très probablement ensablée.

Le conteneur du radeau de sauvetage, fermé, est posé sur le fond à côté du navire, relié par la ligne de déclenchement au navire.

Le chalut est stocké sur l'enrouleur.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.



Photo 2 : Soufflage à bâbord.

ENSEIGNEMENTS

L'étanchéité des cloisons transversales doit être régulièrement contrôlée.

Cependant, les problèmes d'assemblage et d'ajustement de ces cloisons sont difficiles à résoudre et ne peuvent être garantis dans le temps (déformation de la charpente arrière des chalutiers due à la traction et au levage du train de pêche).

Il y aurait lieu de faciliter la coopération des Centres de Sécurité des Navires (formation spécifique de certains inspecteurs) avec les charpentiers de marine en mesure d'expertiser ces coques, afin de mieux définir les tâches périodiques de contrôles et améliorer la gestion d'une flotte vieillissante.

COLLISION ENTRE LE FILEYEUR *ENEZ TREAS* ET LE CHALUTIER *L'ARGONAUTE* SURVENUE LE 13 DECEMBRE 2009 DANS LE NORD DU CHENAL DU FOUR (FINISTERE)

NAVIRE ET EQUIPAGE

L'ENEZ TREAS (BR 690727) est un fileyeur de 10,37 m en polyester construit en 1987. Basé au port du Conquet, il est armé en petite pêche et pratique une navigation en 3^{ème} catégorie avec au minimum deux hommes d'équipage.



L'ARGONAUTE (GV 407012) est un chalutier pêche arrière en acier de 16,40 m, construit en 1978. Basé au port du Guilvinec, il est armé en pêche côtière et pratique une navigation en 2^{ème} catégorie avec au minimum trois hommes d'équipage.



LES FAITS

Conditions météorologiques : Vent d'Est-Nord-Est 21 nœuds, rafales à 35 nœuds, mer 4, visibilité 20 kms.

Heures locales (UTC+1)

Le **13 décembre 2009** vers **14h05**, le chalutier *L'ARGONAUTE* est en pêche au Nord du chenal du Four. Il arbore sa marque de pêche.

Le fileyeur *ENEZ TREAS* est en route vers le port du Conquet. Les deux navires se trouvent à proximité l'un de l'autre en position 48°39'N – 004°53'W, avec chacun trois hommes d'équipage à bord.

Le patron du fileyeur *ENEZ TREAS*, qui est à la barre durant le transit, s'apprête à passer un appel téléphonique ; son téléphone portable ne fonctionnant pas dans la timonerie, il se rend à proximité du vire-filets du côté tribord du navire. Les deux matelots se reposent dans le poste équipage.

Le chalutier *L'ARGONAUTE* est en chalutage. Le patron est descendu sur le pont et est en train de remonter vers la passerelle. Les matelots se trouvent à l'intérieur du navire.

A **14h08**, le fileyeur *ENEZ TREAS* signale au CROSS Corsen qu'il vient d'entrer en collision avec le chalutier *L'ARGONAUTE* ; ce dernier stoppe, remonte son chalut et reste à proximité de l'*ENEZ TREAS*.

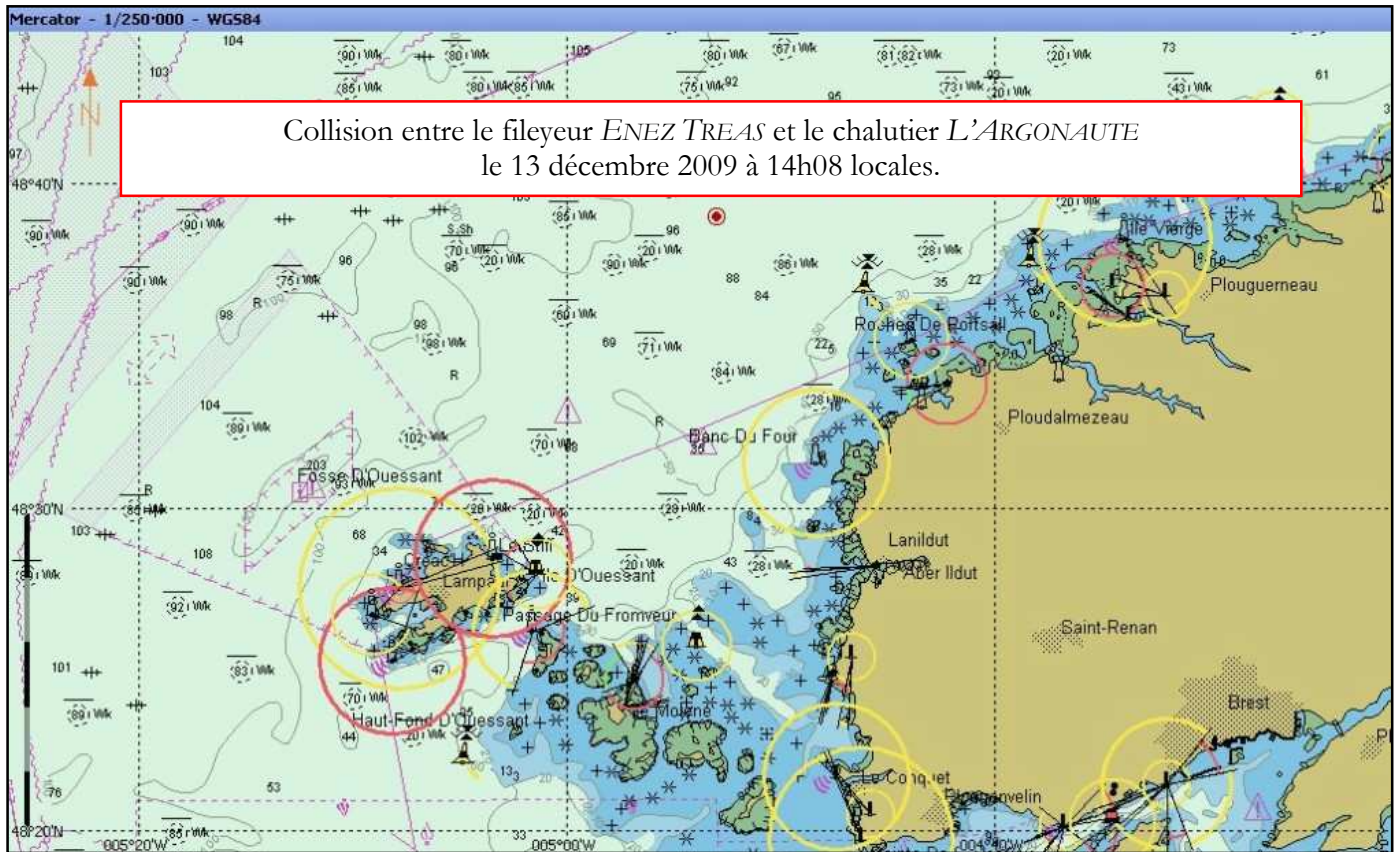
A **14h12**, CROSS Corsen émet un mayday relay et met en œuvre la SNS 093 de Portsall.

A **14h18**, le navire de pêche *PETITE SIRENE* se dérouté.

A **15h03**, la SNS 093 est sur zone, le chalutier *L'ARGONAUTE* reprend sa pêche.

A **16h26**, l'*ENEZ TREAS* arrive au port du Conquet.

Le **14 décembre 2009**, l'*ENEZ TREAS* rejoint un chantier naval, afin d'y être réparé.



CONSEQUENCES

Fileyeur *ENEZ TREAS* :

Le patron du navire, contusionné après avoir été projeté contre la coque du chalutier, a failli être écrasé entre les coques des deux navires. Pas d'autre blessé à bord.



Chalutier *L'ARGONAUTE* :

Aucun blessé ni dégâts à bord.



Dégâts apparents constatés : étrave et cloison de peak avant enfoncées, rambardes arrachées de chaque côté de l'étrave.

Durée des réparations : 36 jours.

CONCLUSION

Le chalutier *L'ARGONAUTE* est équipé d'un radar de navigation, de l' AIS et d'un système d'alarme de vigilance de quart dont la réparation avait été prescrite par le Centre de Sécurité des Navires, le 26 juin 2009.

Le fileyeur *ENEZ TREAS* est équipé d'un radar de navigation mais pas de l' AIS, équipement non obligatoire pour un navire de pêche de moins de 15 mètres.

Seules les positions AIS/radar de *L'ARGONAUTE* ont pu être visualisées au CROSS Corsen. L'étrave de *l'ENEZ TREAS* a abordé presque perpendiculairement le bordé bâbord de *L'ARGONAUTE*, à peu près au milieu de la longueur du navire.

L'ARGONAUTE arborait ses marques de pêche. Il était donc privilégié, mais aux termes de l'article 17 de COLREG 72, l'homme de quart aurait dû manœuvrer pour éviter la collision. Le patron, selon son témoignage, regagnait la passerelle mais n'y était pas encore au moment de l'accident.

Le patron de *l'ENEZ TREAS*, chargé de la veille au moment de la collision, téléphonait du côté tribord, près du vire-filets.

La cause de cette collision est l'absence de veille à bord des deux navires.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

Pour les équipages de tous navires :

Il est rappelé que l'on n'interrompt jamais la veille, fût-ce un court instant, sans s'assurer que la situation est claire.

Les situations à risques devraient être suivies en optimisant notamment l'utilisation des équipements de prévention des abordages en mer et en anticipant les manœuvres.

Pour les centres de formation maritime et l'administration assurant la tutelle de ces établissements :

L'accent devrait être mis sur la connaissance et l'application des règles de barre de COLREG et notamment sur l'importance de la veille.

Les futurs patrons et matelots devraient être sensibilisés à la responsabilité qu'ils assument lorsqu'ils sont chargés du quart à la passerelle.

COLLISION ENTRE LE CARGO *ANGELA* EN MANŒUVRE ET DES NAVIRES DE PÊCHE AMARRÉS, SURVENUE LE 12 FEVRIER 2010 DANS LE PORT DE SAINT-MALO

NAVIRE ET EQUIPAGE

ANGELA:



Cargo battant pavillon Antigua et Barbuda construit en 1995 - Indicatif : V2PF2 - Armateur basé à Riga (Lettonie).

Longueur : 99 mètres – Port en lourd : 4766 t -
Puissance : 3300 kW - Propulseur d'étrave : 350 kW.

Equipe :

11 (6 marins à bord au moment de l'évènement).
Le capitaine est de nationalité russe.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent de Nord-Est (traversier) force 4 à 5.

Heures locales (UTC+2)

Son déchargement étant terminé, l'*ANGELA* doit déhaler dans le bassin Bouvet (quai Nord) du poste 6 au poste 3. L'opération consiste à faire culer le navire (amarré bâbord à quai) d'environ 250 mètres.

La manœuvre débute à **09h00** par le largage par les lamaneurs du port de deux amarres de pointe à l'avant et à l'arrière et des deux gardes montantes ; le navire n'étant alors plus tenu que par une amarre de pointe à l'avant et une à l'arrière.

A **09h10**, sur indication de l'équipage, les deux dernières aussières avant et arrière sont larguées ; le capitaine met la machine en arrière très lente.

Le navire n'étant plus retenu par aucune amarre, il s'écarte rapidement du quai sous l'effet du vent traversier.

Le capitaine tente par diverses manœuvres, à l'aide de la machine et du propulseur d'étrave, de stopper la dérive et de recoller au quai, mais en vain. L'*ANGELA* traverse tout le bassin et vient heurter des navires de pêche amarrés au quai Trichet, côté Sud du bassin.

A **09h35**, la capitainerie demande l'intervention d'un pilote et d'un remorqueur pour remettre le navire à quai.

A **10h15**, l'*ANGELA* est accosté au poste Bouvet 3.

CONSEQUENCES

Le choc de la coque de l'*ANGELA* contre les navires de pêche amarrés au quai Trichet a provoqué des dégâts importants, conduisant à l'immobilisation de cinq unités pour réparations.

CONCLUSION

Le vent était traversier et contribuait à écarter l'*ANGELA* du quai. Si le poste 6 est relativement abrité par les hangars, il n'en est pas de même des postes 3 et 4.

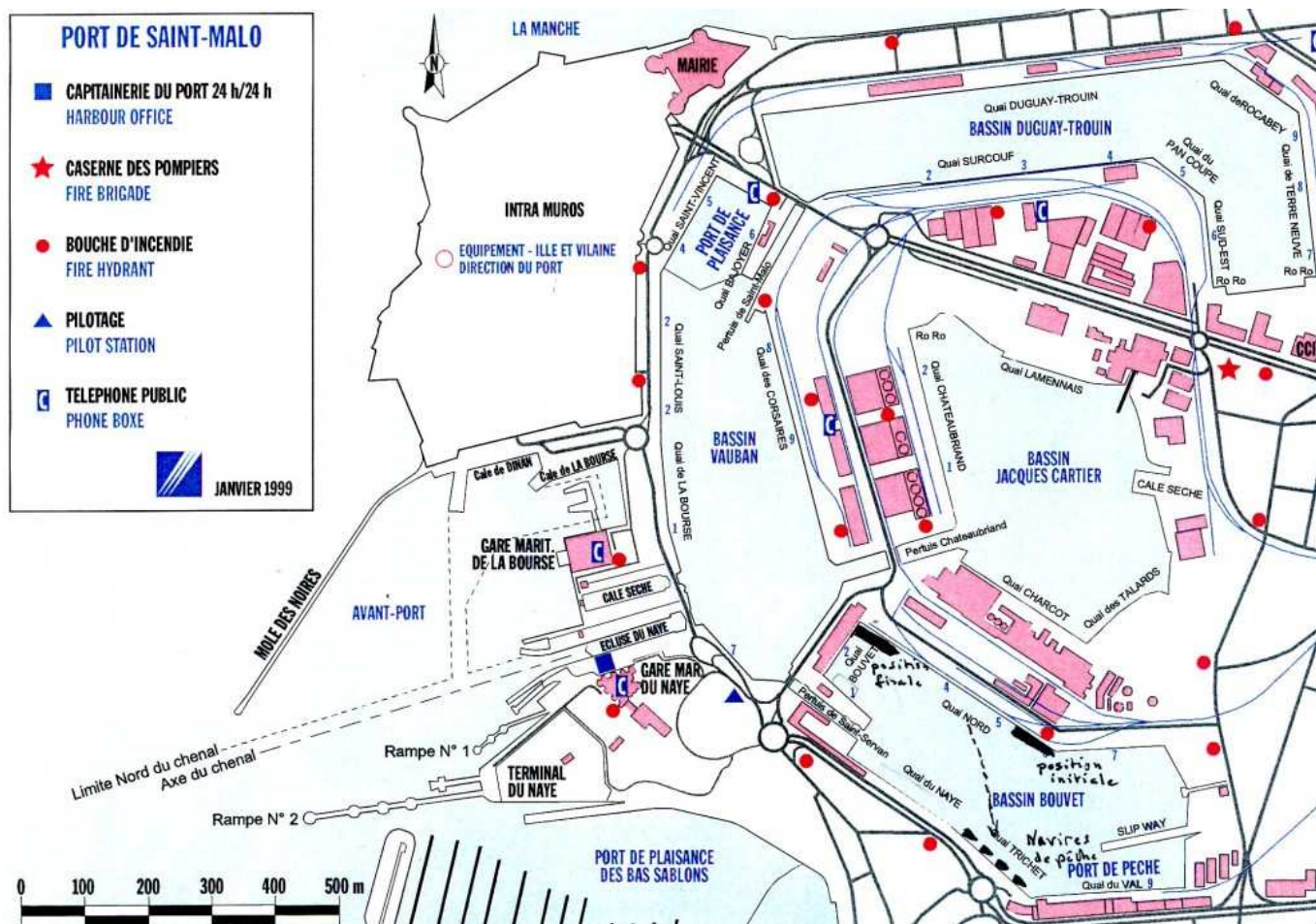
Le capitaine de l'*ANGELA* a estimé que la présence sur ce quai d'anneaux pour crocher les aussières, plutôt que de bollards, était de nature à compliquer les opérations de déhalage, ce qui l'a incité à tout larguer et à utiliser sa machine pour culer, alors que ce déhalage était prévu sur les aussières.

Le capitaine de l'*ANGELA* a commis une erreur d'appréciation en sous-estimant l'influence du vent traversier (son navire étant léger et présentant de ce fait un fardage important).

D'autre part, la volonté de ne pas occasionner de frais d'escale supplémentaires a conduit le capitaine à ne pas solliciter les services du pilotage et les remorqueurs pour effectuer cette opération.

Le commandant du port n'a pas pu établir de liaison VHF avec le bord.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.



ENSEIGNEMENTS

- Le personnel aux postes de manœuvre AV et AR a semblé peu expérimenté.
- Une note du commandant du port précise que les déhalages doivent être effectués au moyen des aussières.
- Afin d'éviter ce type d'accident, il est recommandé d'informer les capitaines, dès leur arrivée, des modalités concernant les changements de poste et les déhalages.
- Cette information pourrait se faire sous la forme d'une fiche récapitulative précisant les obligations et règles à appliquer ; l'autorité portuaire subordonnant toute manœuvre à la présence de son représentant sur le quai.

ECHOUEMENT DU FILEYEUR *ALCOR* SUR LES ROCHES TY MEN AUX ABORDS DE SAINT-GUENOLE LE 24 MARS 2010

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le navire de pêche *ALCOR*, construit en 2007, est immatriculé au Guilvinec.

C'est un navire en acier de type fileyeur, d'une longueur de 17 mètres et d'une jauge de 84,97 tx.

C'est un navire récent en bon état d'entretien. Sa dernière visite de sécurité date du 19 mai 2009. Le permis de navigation a été renouvelé pour un an.

Il est armé à la pêche côtière et à la pêche au large en 2^{ème} catégorie.

La décision d'effectif prévoit un équipage de quatre marins. Tous sont à jour de leur visite médicale annuelle.

Le patron, titulaire du certificat de capacité, dispose d'une dérogation au commandement pour ce type d'unité depuis 1997.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent Sud-Sud-Est de 18 nœuds, mer 3 avec légère houle. La visibilité est de 15 km.

Heures locales (UTC+1)

Le 24 mars 2010

A **20h30**, l'*ALCOR* quitte le port de Saint-Guérolé après avoir vendu sa pêche du jour à la criée. Il prend le chenal et après avoir passé la troisième

bouée latérale bâbord, il vient au 303. Il vire sur tribord puis s'échoue sur les roches Ty Men. Le radar est sur une grande échelle et le navire sous pilote automatique. Le patron pense alors être échoué sur la roche du Men Louarn.

Ce dernier tente, sans succès, de déséchouer le navire en battant la machine en arrière. A leur initiative, les trois hommes d'équipage enfilent une combinaison d'immersion.

Le patron, bien qu'aidé par un matelot, ne parvient pas s'équiper. Les marins percutent un des radeaux de sauvetage, et l'amarre au navire, cela toujours de leur propre chef.

Compte-tenu d'une mauvaise circulation de l'eau de réfrigération, le moteur de propulsion chauffe. Il est stoppé. S'en suit un « *black-out* ».

Bien qu'échoué, l'*ALCOR* roule.

A **20h50**, le bord informe par VHF le sémaphore de Penmarc'h de la situation. La liaison radio est également reçue par le CROSS Corsen qui déroute un hélicoptère de la Marine Nationale et met en œuvre la vedette de sauvetage de Saint-Guérolé.

A **21h12**, l'*ALCOR* s'est déséchoué. Il présente une légère voie d'eau et dérive vers le milieu du chenal.

A **21h19**, aidé par la vedette de sauvetage, l'*ALCOR* entre au port de Saint-Guérolé.



CONSEQUENCES

L'ALCOR a subi de gros dégâts :

- déformation et arrachement des quilles anti-roulis ;
- bouchains et bordés de fond et de muraille déformés ;
- cuve à gazole bâbord percée (pas de pollution significative) ;
- hélice tordue, pales déchirées ;
- Massif d'étambot enfoncé et arraché.

Les travaux sur le navire ont immédiatement commencé. Sa remise en état va demander environ deux mois.

Quant au patron, il a été conduit à l'hôpital de Pont l'Abbé suite à des blessures sur le front lors de la tentative d'enfiler sa combinaison de survie. Il a été signalé lors des différents entretiens l'état d'ébriété de ce dernier.

CONCLUSION

L'origine de l'échouement est probablement due à une mauvaise utilisation par le patron des moyens d'aide à la navigation :

- échelle radar non adaptée ;
- utilisation du pilote automatique ;
- mais également par une probable prise de substance psychotrope (alcool).

Il convient de noter par ailleurs que le patron est à l'origine de trois autres événements de mer :

- 1- En 1995, matelot de quart à bord de l'AZKARRA, suivant une route erratique, il est entré en collision avec le chalutier MYKERINOS en action de pêche.
- 2- En 2005, un incendie se déclare à bord de l'ALCOR, à la sortie du port de Saint-Guérolé, sur lequel il est embarqué en qualité de patron. La lutte contre l'incendie ne semble pas avoir été des plus judicieuses (voir rapport du BEAmer).
- 3- En 2009, alors qu'il patronne le chalutier PILAHOUER, il talonne sur les roches de l'entrée du Port de Saint-Guérolé. Arrivé à quai au port et amarré, le navire coule.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

Il est souhaitable :

que lors des visites médicales d'aptitude que passent les marins, un contrôle systématique des diverses addictions soit réalisé ;

qu'une dérogation pour la fonction de capitaine ne soit acceptée qu'en cas de force majeure et pour une période aussi courte que possible (article 5 du décret 99-439). Dans tous les cas, une dérogation à un commandement ne doit être attribuée que si le demandeur présente des garanties de compétence et de sérieux.

NAUFRAGE DU FILEYEUR *MICH'ALAIN* AU LARGE DU CAP COURONNE, LE 5 JUIN 2010

NAVIRE ET EQUIPAGE

MICH'ALAIN :

Fileyeur en chêne et bois exotique construit en 1963 (MT 269 571 ; armé en 3^{ème} catégorie) – Longueur : 11,85 mètres – Jauge : 9,64 tx – Propulsion : moteur de 73 kW – Assèchement : une pompe de cale attelée et une pompe électrique (prend le relais automatiquement) ; une alarme de pompe de cale.

Le navire a été expertisé en avril 2007 et jugé en très bon état – Entretien régulier de la coque par un charpentier de marine – Peinture minium et calfatage tous les 2 ans – Les courroies des auxiliaires attelés sont remplacées tous les 6 mois.

En général, sorties en mer de 6 à 7 heures ; le produit de la pêche (le merlan à cette saison) est vendu sur les marchés par l'épouse du patron.

Equipage de deux marins :

- Patron : propriétaire du navire depuis avril 2007 ; certificats de capacité et CRO délivrés en 1999 ; formation de base à la sécurité en 2001 ; Premier embarquement de patron en mars 2004 ; marin expérimenté ayant une bonne connaissance des navires en bois.
- Matelot : CIN et permis de conduire les moteurs délivrés en 1997 ; navigue à bord du *MICH'ALAIN* depuis décembre 2008.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Sémaphore Cap Couronne : mer belle - vent d'Est 3 nœuds - visibilité : 20 km.

Heures locales (UTC+2)

A **20h30**, le *MICH'ALAIN* appareille de Port de Bouc à destination de sa 1^{ère} zone de pêche, située à 5 milles au Sud du Cap Couronne pour « caler »

40 pièces de filets (soit 4 km). Le filage s'effectue à environ 4 nœuds.

A partir de **23h00**, il est sur sa 2^{ème} zone de pêche, située à 15 milles du Cap Couronne, au lieu nommé Les Oreilles, en attente pour « caler » 30 pièces de filets (soit 3 km) vers 03h00 du matin.

Pendant cette attente, après une inspection rapide du compartiment moteur, les deux marins se reposent ; le navire est stoppé, moteur en marche et hélice débrayée, tous les appareils restant en service.

Vers **00h00**, la sirène de l'alarme de pompe de cale retentit.

Le patron soulève le panneau du compartiment moteur et constate que celui-ci est déjà envahi d'eau ; le moteur stoppe.

Estimant que le navire est perdu, le patron se précipite sur le toit de la cabine et largue le radeau de sauvetage ; il saisit la balise 406 MHz et une VHF portative. Le matelot met le radeau à l'eau tandis que le *MICH'ALAIN* commence à s'enfoncer par l'arrière, en restant droit. Les deux marins embarquent dans le radeau et la balise est activée manuellement par le patron ; 10 minutes plus tard le *MICH'ALAIN* coule par 120 mètres de fond.

A **00h27**, un contact fugitif est établi par VHF voie 16 avec le CROSS La Garde. La position du *MICH'ALAIN* est alors inconnue du CROSS (alerte 406 MHz non résolue). Une fusée de détresse est lancée par le patron ; celle-ci est aperçue par le navire de pêche *GENEVIEVE* et un contact est établi sur la voie 13.

A **00h50**, le *GENEVIEVE* a rejoint le *MICH'ALAIN* et récupère son équipage à **01h02**. Le patron du *MICH'ALAIN* désactive la balise 406 MHz.

Le *GENEVIEVE* fait route vers Carro.

CONSEQUENCES

Perte totale du navire.

REMARQUES - CONCLUSION

Travaux prescrits lors de la visite annuelle de février 2010 par l'antenne de Martigues, à effectuer sous un mois :

- remplacer un tuyautage machine en PVC par un tuyautage résistant aux hautes températures ;
- remplacer le tuyautage d'assèchement ;
- restaurer la cloison AV du compartiment moteur ;
- visite à sec de la coque ;
- restaurer pont, planches et calfatage ;
- installer une alarme de montée d'eau homologuée.

Les alarmes de montée d'eau MARINELEC (standard homologué) sont actuellement en rupture de stock. Les autres travaux prescrits ont été exécutés et le permis de navigation a été prorogé en avril 2010 par le CSN de Marseille jusqu'au 30 juin 2010, sous réserve de contrôle du radeau et des extincteurs (le dernier contrôle ayant été effectué 8 mois avant la visite de février 2010).

Les patrons des navires de pêche immatriculés à Martigues rencontrent des difficultés à obtenir des rendez-vous pour visites annuelles.

La voie d'eau est vraisemblablement due au « décollement » d'une planche de bordé de fond.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

- Les vieux navires en bois sont fragiles (cf. le naufrage du chalutier *SAM' BOAT*, où il a été constaté que le tanin du bois avait attaqué les clous et carvelles des bordés, malgré des mises à sec et des contrôles fréquents) et les envahissements d'eau sont difficilement maîtrisables par les moyens fixes du bord.
- Les patrons des navires dont la construction est antérieure à septembre 1990, doivent les équiper d'une centrale d'alarme de montée d'eau conforme à la Division 361 avant le 1^{er} juin 2011, ou faire reconnaître le matériel existant à bord comme étant équivalent par l'autorité compétente.
- Les difficultés de planification des visites annuelles des navires de pêche, dans certains ports, ne devraient pas entraîner de rupture de validité des permis de navigation, pénalisant les armements.







Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer
En charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

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

