



Rapport d'enquête technique

***BERYL***  
***LA PETITE PRINCESSE***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

## Collision

entre les navires de pêche

***BERYL***

et

***LA PETITE PRINCESSE***

survenue le 14 avril 2004

au large de Carteret



# Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" - Résolutions n°A 849 (20) et A 884 (21) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99 -.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEAmer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif a été d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

# PLAN DU RAPPORT

<b>1 CIRCONSTANCES</b>	Page 8
<b>2 CONTEXTE</b>	Page 8
2.1 <i>LA PETITE PRINCESSE</i>	Page 8
2.2 <i>BERYL</i>	Page 9
<b>3 NAVIRES</b>	Page 9
3.1 <i>LA PETITE PRINCESSE</i>	Page 9
3.2 <i>BERYL</i>	Page 10
<b>4 EQUIPAGES</b>	Page 11
4.1 <b>Equipage du <i>BERYL</i></b>	Page 11
4.1.1 Composition	Page 11
4.1.2 Qualifications & aptitudes	Page 11
4.2 <b>Equipage de <i>LA PETITE PRINCESSE</i></b>	Page 12
4.2.1 Composition	Page 12
4.2.2 Qualifications & aptitudes	Page 12
<b>5 CHRONOLOGIE DE L'ÉVÈNEMENT</b>	Page 12
<b>6 DETERMINATION &amp; DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE</b>	Page 14
6.1 <b>Contraintes naturelles</b>	Page 14
6.1.1 Situation météorologique	Page 14
6.1.2 Avaries matérielles	Page 15
6.1.3 Position des navires au moment de l'accident	Page 15
6.2 <b>Autres facteurs</b>	Page 16
<b>7 RECOMMANDATIONS</b>	Page 17

## ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Cartographie
- C. Situation météorologique

## Liste des abréviations

<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>GPS</b>	:	Global Positioning System (système de positionnement par satellite)
<b>kW</b>	:	kiloWatt
<b>OMI</b>	:	Organisation Maritime Internationale
<b>PCM</b>	:	Permis de Conduire les Moteurs
<b>SMDSM</b>	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
<b>t</b>	:	tonnes
<b>Tx</b>	:	Tonneaux
<b>VHF</b>	:	Very High Frequency (ondes métriques)
<b>VFI</b>	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée

# 1 CIRCONSTANCES

Le mercredi 14 avril 2004, les bulotiers *BERYL* et *LA PETITE PRINCESSE* qui font route dans le brouillard matinal entrent en collision frontale. Les deux occupants de la vedette de pêche *LA PETITE PRINCESSE* sont très légèrement blessés ; les deux occupants du navire de pêche *BERYL* sont indemnes. Les deux bateaux ont des avaries à l'étrave : le *BERYL* à proximité de la flottaison, *LA PETITE PRINCESSE* sur le bordé de pont avant.

Après l'accident, les deux bateaux rentrent à leurs mouillages respectifs par leurs propres moyens. La vedette sera très vite réparée au chantier Gosselin. Le *BERYL* sera mis au sec à Carteret pour des réparations plus importantes et plus longues.

## 2 CONTEXTE

### 2.1 LA PETITE PRINCESSE

La vedette *LA PETITE PRINCESSE* a été francisée et immatriculée à Cherbourg, n° 775 550 P ; elle est basée à Pirou.

En cette période de l'année, cette vedette pêche le bulot, à la Réserve de Saint Germain, située à 4,5 milles de Pirou ; elle pêche aussi la seiche. Au moment de l'évènement, elle venait de relever ses casiers à seiches et avait environ 180 kilos de seiches à bord. Elle allait relever ses casiers à bulots.

Habituellement, une fois la pêche terminée, la vedette est remontée sur une remorque à la plage de Pirou et entreposée dans l'enclos appartenant à la société qui arme le navire. Selon la saison, la vedette est armée aux filets ou aux casiers pour la pêche aux crustacés, à la seiche et au bulot. La durée maximale autorisée pour les sorties en mer de cette vedette est de 6 heures.

La vedette est exploitée cinq jours par semaine.

Elle est assurée.

## **2.2 BERYL**

Le navire de pêche *BERYL* est habituellement mouillé à Saint Germain sur Ay. Construit début 1988, il est francisé depuis le 07 mars 1988 et immatriculé à Cherbourg n° 626 636 B. Le navire est polyvalent, caseyeur et coquiller, et dispose de 10 lignes de 60 casiers à bulots chacune. La tendance actuelle est d'aller mouiller les casiers de plus en plus loin vers l'Ouest, à cause des crépidules qui viennent se coller sur le bulot et qui peuvent réduire la productivité de la pêche jusqu'à 50%. A l'heure de l'accident, le bulotier revenait à son mouillage forain dont il n'était plus très éloigné (environ 1,5 mille), après avoir relevé ses lignes de casiers. Au moment de la collision, il avait environ 1 tonne de bulots à bord.

Le navire est assuré.

## **3 NAVIRES**

### **3.1 LA PETITE PRINCESSE**

La vedette *LA PETITE PRINCESSE* est un navire à coque en aluminium, construit en 1990 au chantier Gosselin à Bois Roger, dans la Manche, autorisé à naviguer en 4<sup>ème</sup> catégorie et armé à la petite pêche.

**Les principales caractéristiques sont les suivantes :**

- **longueur H.T** : **7,10 m ;**
- **largeur** : **2,70 m ;**
- **jauge** : **5,46 Tx ;**
- **puissance** : **111,90 kW ;**
- **moteur** : **hors bord, mis en service en mars 1998 ;**
- **Motopompe** : **3 kW, et pour une pompe hydraulique attelée au moteur auxiliaire ;**
- **Franc-bord** : **135 mm.**

Il est équipé des appareils de navigation suivants : sonde à main, traceur de route, GPS, VHF qui n'était pas en service lors de l'accident.



Au moment de la collision, la vedette est à jour de ses visites réglementaires :

- visite périodique de sécurité du 28 mai 2002,
- visite annuelle du 14 mai 2003.

Son permis de navigation limite sa navigation à 5 milles de la cale de Pirou. Il est valide jusqu'au 13 mai 2004.

Une épreuve de coque a été réalisée et a mis en évidence une fissure derrière l'étrave à tribord qui a été reprise par soudure d'une plaque en aluminium ; des jambettes défectueuses ont par ailleurs été réparées.

### **3.2 BERYL**

Le navire de pêche *BERYL* est un navire à coque en polyester, construit en 1988 au chantier Agmar au Conquet dans le Finistère, autorisé à naviguer en 3<sup>ème</sup> catégorie et armé à la petite pêche.

**Les principales caractéristiques sont les suivantes :**

- **longueur H.T** : **10,20 m ;**
- **largeur** : **3,79 m ;**
- **jauge** : **8,98 Tx ;**
- **puissance** : **154 kW ;**
- **moteur** : **Caterpillar, inboard, en service depuis décembre 1998 ;**
- **Franc-bord** : **380 mm.**

Il est équipé des appareils de navigation suivants : sondeur, radar, traceur de route, GPS, VHF ASN, VHF fixe, VHF portable SMDSM.

Au moment de la collision, le navire est à jour de ses visites réglementaires :

- visite périodique de sécurité du 28 mai 2002,
- visite annuelle du 3 décembre 2003, visite à sec le 22 octobre 2002.

Le permis de navigation est valide jusqu'au 4 novembre 2004.

En octobre 2003, l'armateur a fait faire d'importants travaux dans un chantier de Saint-Malo :

- renforcement de l'ensemble de la coque par pose de plusieurs couches de fibres de verre,
- renforcement des membrures,
- application de gel coat, peinture,
- vérification des vannes de coque .

Selon l'armateur, un nouveau radar venait d'être installé à bord.

Les enquêteurs du *BEA*mer se sont rendus à Carteret pour voir le *BERYL* sur le terre-plein du port de plaisance. L'état de la coque n'a pu être vérifié, car des protections et des caches avaient été installés, sans doute pour éviter que la pluie n'endommage les réparations en cours.

## **4 EQUIPAGES**

### **4.1 Equipage du *BERYL***

#### **4.1.1 Composition**

La décision d'effectif a été visée à Blainville le 13 avril 2002 et prévoit un effectif de deux hommes, ce qui était le cas le jour de l'accident.

Les relevés de navigation indiquent que l'effectif est souvent porté à trois personnes.

#### **4.1.2 Qualifications & aptitudes**

Le patron, âgé de 33 ans, est inscrit maritime depuis l'âge de 20 ans et navigue à la pêche. En 1991, il obtient le PCM. Il navigue essentiellement sur le *BERYL*, d'abord comme matelot puis, à partir de mi-95, il en devient patron.

Lui et son matelot se connaissent bien, ils naviguent ensemble depuis longtemps sur ce navire, et ont l'expérience des lieux et du type de pêche pratiqué.

Ils sont qualifiés et à jour de leurs visites d'aptitude médicale.

## **4.2 Equipage de LA PETITE PRINCESSE**

### **4.2.1 Composition**

La décision d'effectif a été visée à Pirou le 11 mars 2004 et prévoit un effectif de deux hommes, ce qui était le cas le jour de l'accident.

Le patron comme le matelot ont une bonne expérience des lieux et du type de pêche pratiqué.

### **4.2.2 Qualifications & aptitudes**

Le patron, âgé de 51 ans, a toujours navigué à la pêche. Il est capacitaire depuis 1982. Depuis longtemps, il patronne des vedettes et navires de pêche dans les parages de Pirou.

Le patron est à jour de sa visite d'aptitude médicale au moment des faits mais le matelot ne l'est pas.

## **5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS**

Le **14 avril 2004**, à **09h29**, le service des Affaires Maritimes de Granville reçoit un appel téléphonique de l'armateur du navire *BERYL* qui l'informe de l'abordage avec un autre navire, *LA PETITE PRINCESSE*. Il signale des dégâts matériels, et deux blessés légers sur ce dernier.

Le rapport de mer du patron de *LA PETITE PRINCESSE* indique qu'il avait relevé ses filières à seiches au Sud de la Réserve de Saint Germain et qu'il faisait route, cap au 330, vers ses filières à bulots qu'il comptait également relever ; sa vitesse était d'environ 15 nœuds, et la visibilité réduite à 20 / 30 mètres.

Le patron du navire *BERYL* mentionne dans son rapport de mer qu'après avoir relevé ses filières dans la zone des Guines, il faisait route vers le mouillage de Saint Germain pour débarquer sa pêche, cap au 150, vitesse 9 nœuds. La visibilité était réduite à environ 20 / 30 mètres en raison de la brume épaisse.

Les rapports de mer des deux navires sont ensuite tellement semblables dans l'expression qu'ils peuvent être repris à l'identique :

« soudainement (tout à coup), j'aperçois un navire droit devant faisant une route opposée. Je stoppe (je fais) immédiatement (stop et arrière toute) et mets en arrière toute (mais le choc frontal est inévitable et nous sommes restés stoppés à proximité du navire *BERYL*, position...) ». Le choc est néanmoins inévitable et les 2 bateaux se heurtent violemment de face par 49°13'794 N - 001°40'784 W. Immédiatement après , les deux navires se trouvent à proximité l'un de l'autre.

Le patron de *LA PETITE PRINCESSE* constate que son matelot a heurté la table de tri, il semble être blessé et souffrir des côtes ; lui-même a une coupure au cuir chevelu. Il regagne la cale de Pirou où il arrive vers **09h30**.

Le patron du *BERYL* prend contact avec celui de *LA PETITE PRINCESSE* qui lui indique que le *BERYL* a un important enfoncement et une déchirure au niveau de l'étrave, à environ 20 cm au dessus de la flottaison. Il se met en relation avec les pompiers et le CROSS Jobourg, puis fait route à vitesse réduite vers son point de mouillage qu'il rallie à **10h00**.

A Pirou, les 2 hommes de *LA PETITE PRINCESSE* sont pris en charge par les pompiers et conduits à l'hôpital de Coutances pour examen. Les blessures reconnues légères n'auront pas de conséquences.

Le *BERYL*, qui prévoit sa réparation à Carteret, demande, par l'intermédiaire du CROSS, l'assistance d'un navire pour s'y rendre. Le canot SNS 143 effectuera cette mission d'accompagnement dans le courant de l'après-midi. Ce convoyage se passera sans incident. Pour anticiper une éventuelle voie d'eau, un transfert de pompe avait été effectué depuis le canot SNS à bord du *BERYL*.

## 6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes conformément à la résolution OMI 849 (20) modifiée.

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **contraintes naturelles ;**
- **avaries matérielles ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain, probable ou hypothétique,**
- **déterminant ou aggravant,**
- **conjoncturel ou structurel,**

avec pour objectif d'écartier, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des évènements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits.

Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre.

Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun a priori, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

### 6.1 Contraintes naturelles

#### 6.1.1 Situation météorologique

Au moment des faits, la situation météorologique n'est pas favorable. En effet, le brouillard ne s'est pas levé et la visibilité n'est pas supérieure à 20 / 30 mètres selon les témoignages.

Comme il est fréquent dans ces conditions de brouillard, la mer est belle et le vent faible. Le temps observé à Jobourg indique un vent de Sud-Est / 8 nœuds, une mer belle et une visibilité de 100 mètres.

C'est là un **facteur conjoncturel**.

La collision a eu lieu à marée basse, sans courant.

### **6.1.2 Avaries matérielles**

Le rapport de mer et les déclarations verbales du patron du *BERYL* indiquent que le radar ne fonctionnait pas correctement et que, s'il donnait une image lisible sur les échelles de 6 et 3 milles, ce n'était pas le cas sur les échelles inférieures.

Le radar avait été installé peu de temps auparavant et l'installateur n'avait pas effectué de sortie à la mer pour vérifier le bon fonctionnement du matériel qu'il venait de d'installer. L'armateur a déclaré que l'installation n'était pas au point et notamment que la puissance électrique disponible à bord était trop faible et que le radar ne fonctionnait pas correctement sur les échelles inférieures à 3 milles, une multitude de tâches blanches apparaissant à l'écran.

En ce qui concerne *LA PETITE PRINCESSE*, les appels réalisés l'ont été uniquement par téléphone GSM.

### **6.1.3 Position des navires au moment de la collision**

Sur les rapports de mer rédigés par chaque patron, la position des navires au moment de l'accident est identique.

Elle ne correspond pas à celle transmise par le CROSS Jobourg.

Des éléments recensés, les enquêteurs en sont arrivés à la conclusion que la position retenue par le CROSS lui avait été communiquée ultérieurement à l'événement et qu'elle ne correspondait plus à celle communiquée au moment de la collision.

Les enquêteurs s'interrogent des conséquences qu'auraient pu impliquer de telles approximations, si des secours avaient du être acheminés sur les « lieux » de l'accident.

## 6.2 Autres facteurs

### Comportement des patrons des deux navires

Les deux patrons sont expérimentés et connaissent bien ces parages. Leurs rapports de mer indiquent que tous deux faisaient route dans le brouillard, sans rien voir, et à des vitesses reconnues par eux largement excessives.

Au cours de leurs investigations, les enquêteurs du *BEA*mer ont observé que cette pratique est habituelle. Si la densité du trafic dans ce secteur côtier est particulièrement faible, notamment hors saison touristique, elle ne peut en aucun cas justifier de naviguer sans précautions dans des conditions de visibilité réduite.

Le bon sens marin, et la règle 19 du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, imposent, dans ces conditions de visibilité, de réduire la vitesse, et d'exercer une veille visuelle et auditive assidue, et d'émettre des signaux phoniques. Ces mesures doivent être appliquées avec encore plus de vigilance lorsque, comme dans le cas du *BERYL*, le fonctionnement du radar montre des faiblesses, notamment à petite échelle.

Les enquêteurs considèrent que, dans les circonstances précédant l'accident, les risques encourus n'ont pas été correctement perçus.

Avec une vitesse de rapprochement de 23 nœuds, les conséquences de cet accident auraient pu être beaucoup plus graves aussi bien pour les personnes que pour les navires. Le fait que personne, sur aucun des deux bateaux, ne portait de VFI ou de brassière de sauvetage, et le port par les deux hommes du *LA PETITE PRINCESSE* de cuissardes et cirés auraient pu être des facteurs aggravants.

La mauvaise évaluation des risques par les patrons et l'absence de mesures de précaution en navigation par faible visibilité sont **les causes déterminantes** de la collision.

## 7 RECOMMANDATIONS

Dans ce métier où les dangers sont particulièrement nombreux et où les accidents sont trop souvent fatals, compte-tenu des conditions de l'exercice du métier en mer et de l'éloignement des secours immédiatement disponibles, il convient d'accorder une place prééminente aux règles de prudence et à l'évaluation précise des risques encourus par soi-même et par l'ensemble de l'équipage.

**7.1** Le contrôle de la prise du risque individuel s'analyse, s'apprend, et se met en œuvre, tant à bord du navire qu'au cours de l'apprentissage dans les écoles maritimes.

Le *BEA*mer recommande donc que des études de cas pratiques ou de situations-types puissent être soumises à la réflexion des élèves et des marins, qui pourraient ainsi prendre conscience des risques encourus par des comportements et des décisions non adaptés aux circonstances, acquérir les automatismes nécessaires en cas de situations critiques ou dangereuses, en particulier dans le mauvais temps et par visibilité réduite.

**7.2** Le *BEA*mer rappelle aux patrons qu'il conviendrait d'adapter la conduite de leurs navires aux circonstances et difficultés rencontrées dans leur zone de navigation et en cas d'avarie d'équipement de navigation.

De même, l'apprentissage pourrait être :

- adapté au niveau de la formation sous la forme d'exercices de mise en situation, d'études de cas,
- ciblé sur les secteurs et les conditions d'exercice de la profession, de façon à ce que les professionnels comprennent plus facilement les risques auxquels ils pourront être exposés dans la zone géographique où ils exercent leur métier de pêcheur.

**7.3** Le *BEA*mer rappelle la recommandation déjà formulée de port d'un vêtement à flottabilité intégrée. En effet, lors de cet accident, un ou plusieurs des membres de ces équipages auraient pu être projetés à l'eau, par le choc notamment.



## **Liste des annexes**

**A. Décision d'enquête**

**B. Cartographie**

**C. Situation météorologique**

**Décision d'enquête**

Paris, le 15 AVR. 2004  
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL

000073

### DÉCISION

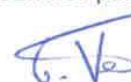
#### Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;

- Vu la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 24 février 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le message SITREP SAR / 98 établi par le CROSS Jobourg le 14 avril 2004 ;

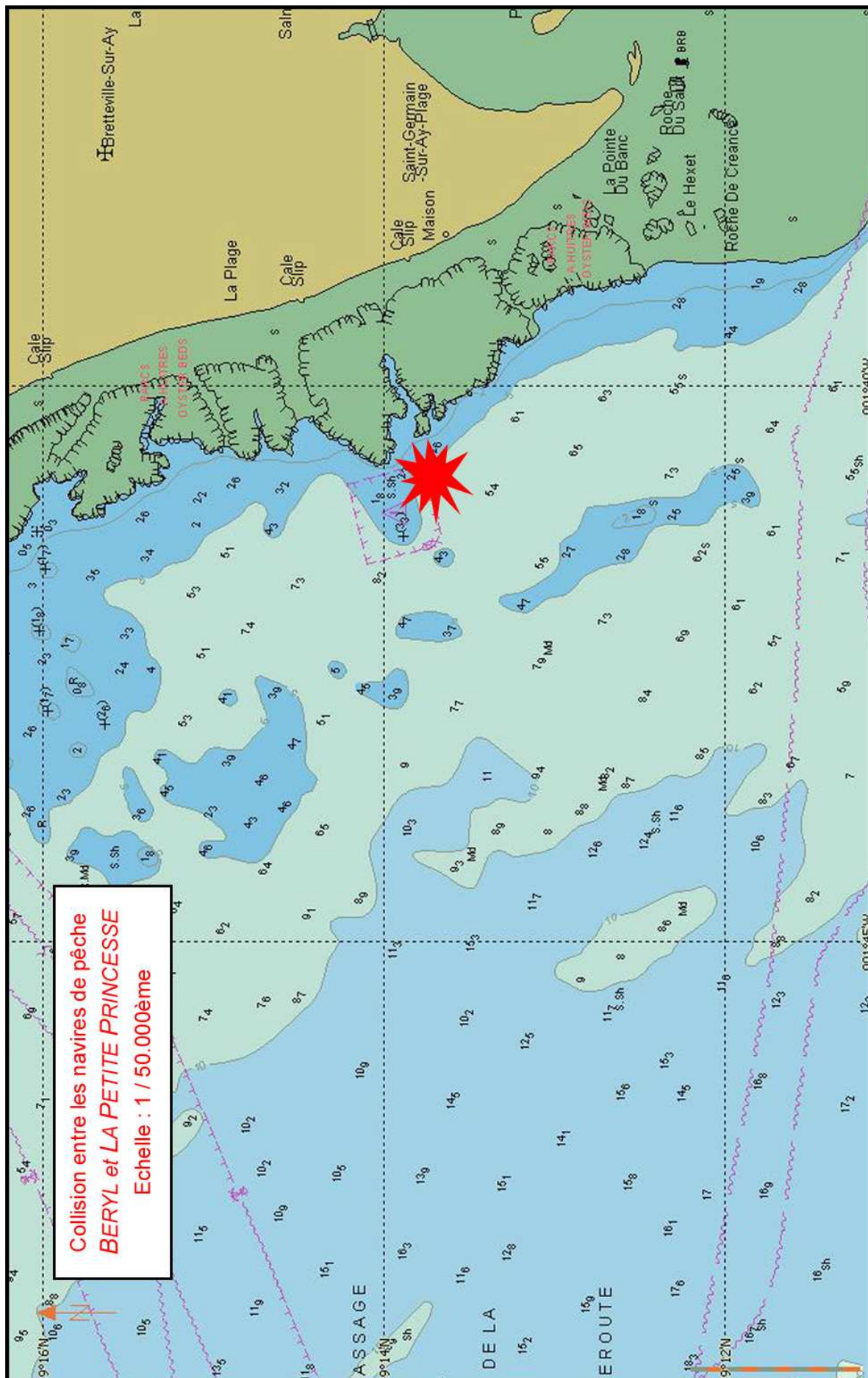
### DÉCIDE

**Article unique** : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'elle comporte pour la sécurité maritime, la collision survenue le 14 avril 2004 dans le 155 à 7 milles nautiques au large de Carteret entre les bulotiers « LA PETITE PRINCESSE » et le « BERYL », immatriculés à Cherbourg, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

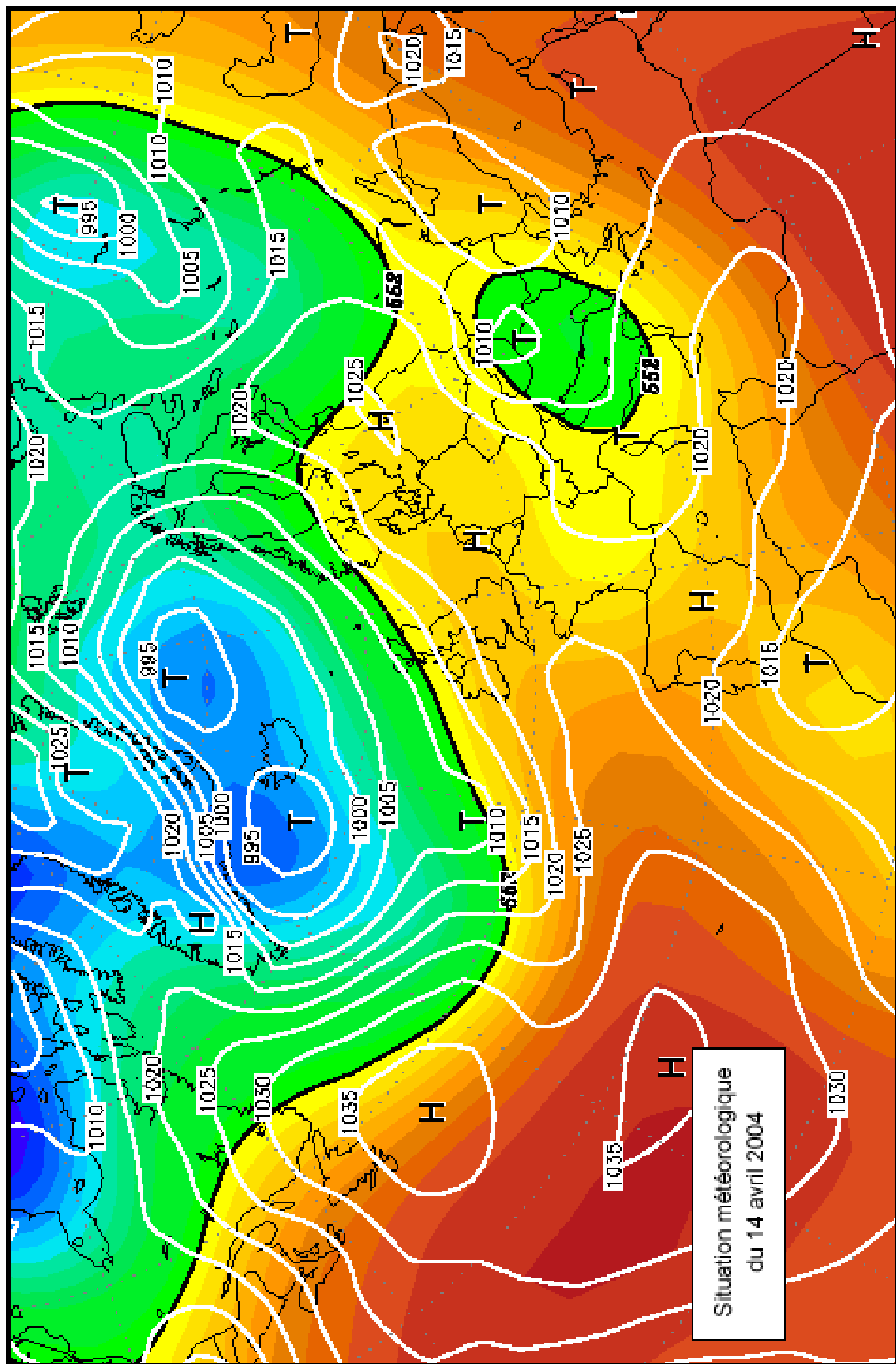
L'administrateur en chef de première  
classe des affaires maritimes  
Germain VERLET  
Directeur du BEAmer par intérim



**Cartographie**



**Situation météorologique**





Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

**Bureau d'enquêtes sur les événements de mer**

Tour Pascal B 92055 LA DEFENSE CEDEX  
T : + 33 (0) 140 813 824 / F : +33 (0) 140 813 842  
Bea-Mer@equipement.gouv.fr  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)