

SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS ET A LA MER
INSPECTION GÉNÉRALE DES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES
Bureau enquêtes—accidents / mer
(BEAmer)

**NAUFRAGE
DU CASEYEUR-BULOTIER**

LES MALDIVES

**SURVENU LE 30 SEPTEMBRE 2003
A PROXIMITÉ DU PLATEAU DES ECREHOU
DANS L'OUEST COTENTIN**

**RAPPORT
D'ENQUÊTE
TECHNIQUE**



Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 sur notamment les enquêtes techniques et administratives après événements de mer et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif 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

1*	CIRCONSTANCES	PAGE 4
2*	CONTEXTE	PAGE 5
3*	NAVIRE	PAGE 6
4*	EQUIPAGE	PAGE 8
5*	CHRONOLOGIE	PAGE 10
6*	FACTEURS	PAGE 13
7*	RECOMMANDATIONS	PAGE 25

===

DEPOSITIONS, AVIS & COMMENTAIRES

===

ANNEXES

- Décision d'enquête
- Dossier photographique
- Dossier cartographique
- Éléments hydrologiques (marées et courants)

===



1* CIRCONSTANCES

Le 30 septembre 2003, en fin de grande marée, le caseyeur-bulotier *LES MALDIVES* relevait ses casiers, par filières (lignes de casiers) au Nord et au Sud de « Les Ecréhou ». Il faisait route vers la partie Sud pour y placer 2 filières et y relever les casiers mouillés. Vers 09h15, alors qu'il passait à proximité du banc de l'Ecrevière, 2 ou 3 vagues déferlantes déstabilisaient le navire, qui embarquait et coulait très rapidement.

Le patron avait eu le temps de prévenir le jeune matelot qui se reposait dans le poste avant ; puis de façon « in extremis » il faisait mettre à l'eau par les deux matelots le radeau de survie, avant que le bateau ne se retourne et coule. Après l'avoir retourné, les 3 hommes réussissaient à monter à bord du radeau. Le patron ne parvenait pas à informer les secours, le navire n'ayant pas été entendu. Aucun déclenchement continu d'alarme de montée de niveau d'eau n'a par ailleurs été perçu à bord.

Une demi-heure plus tard, alors qu'ils lançaient des signaux de détresse, les rescapés étaient recueillis à bord du navire de plaisance à moteur « *SILVER LEE* ».



2* CONTEXTE

LES MALDIVES est un caseyeur-bulotier immatriculé à Cherbourg, CH 711376, qui pratique la pose et le relevage de casiers. Il dispose d'un permis de navigation valable en 3ème catégorie et limité à dix milles d'un abri / secteur Ouest Cotentin.

Le navire dispose d'un « tangon » (mouillage forain dans la terminologie locale) à Pirou, plage exposée plein Ouest. C'est un mouillage très peu protégé des intempéries (barre de rochers découvrant à marée basse). Une dizaine de caseyeurs-bulotiers y sont mouillés toute l'année.

Sauf par gros temps, les navires sortent chaque jour pour aller relever leurs casiers au large. Ceux-ci sont disposés sur des filières de 60 casiers, d'un poids unitaire de 10 kilos, ce qui représente un poids total de l'ordre de 700 kilos par filière. Un casier est constitué d'une semelle ronde de béton, à laquelle est fixée une cage en plastique noire ayant une ouverture sur le dessus, par laquelle pénètre le bulot pour aller se nourrir de l'appât fixé à l'intérieur. En raison de la force du courant, le relevage des filières est plus dur en grande marée qu'en morte-eau.

LES MALDIVES dispose de 12 filières, soit un total de 720 casiers.

Pour des raisons qui sont apparues surtout liées au temps et à la distance, l'armateur, patron de son navire à l'occasion, dispose ses casiers en été de préférence au Nord du plateau des Ecréhou et l'hiver au Sud.

Le jour de l'accident, *LES MALDIVES* ramenait 2 filières du mouillage d'été pour les disposer dans la zone de pêche d'hiver.



3* NAVIRE

3.1* GENERALITES

LES MALDIVES est un caseyeur-bulotier construit en aluminium par le chantier LABBE YANN à Donville dans la Manche en 1987 (photos en annexe B) pour le compte de son propriétaire actuel. Il a été francisé à Granville le 16 décembre 1987 sous le nom de baptême de *DEFERLANTE*. Le chantier, a construit par ailleurs des navires similaires mais de tailles différentes.

Le permis de navigation du navire a été normalement renouvelé jusqu'au 15 avril 2004. Il avait été retiré en 2001 pour non exécution des prescriptions de visite périodique de sécurité. Depuis, les prescriptions ont été régulièrement exécutées selon les dispositions indiquées par le Centre de Sécurité des Navires.

Lors de la visite périodique de sécurité du 2 mai 2002, le contrôle de l'assèchement du local moteur, du détecteur de niveau d'eau et de l'alarme (sonore et lumineuse à la timonerie), étaient reconnus en état de fonctionnement, comme à l'occasion de la visite annuelle du 15 avril 2003. Le moteur a été remplacé en février 2003 sans que l'autorité maritime en soit informée.

Les essais de stabilité à la mer s'étaient déroulés d'une part le 17 février 1988, d'autre part le 31 mars de la même année. Réalisés avec environ 700 kilos de matériel de pêche et de bulots, placés tout à l'arrière, puis après modification du lest de 800 kilos à 500 kilos. Le dernier essai préconisait une recherche du meilleur positionnement possible du lest. Néanmoins, ces préconisations ne semblent pas avoir entraîné la modification de la position du lest à bord.



Conformément à la réglementation en vigueur, le navire était équipé d'une VHF ASN interfacée au GPS et d'une VHF portable SMDSM. L'agence nationale des fréquences, après visite le 2 juillet 2003, avait donné un avis favorable au renouvellement du permis de navigation malgré une MMSI programmée de façon erronée sur la fréquence du navire appartenant à l'épouse de l'armateur de *LES MALDIVES*, l'*ALBATROS*.

En 2002, lors du carénage, les deux cuves à GO ont été changées ainsi que l'arbre porte-hélice et l'hélice, l'électricité du bord a été également refaite. La capacité des réservoirs a dû être réduite de 20 à 30 litres pour chacun d'eux, les nouvelles cuves ayant les mêmes dimensions mais n'épousant pas le dessin des membrures. En février 2003, le navire a été arrêté 2 mois et, au cours du carénage, le moteur a été changé. Le navire était bien entretenu et donnait satisfaction à son armateur.

3.2* LES CARACTERISTIQUES DU NAVIRE

Les caractéristiques principales de *LES MALDIVES* sont les suivantes :

- longueur : 9 m,
- largeur : 3,60 m,
- jauge brute : 9,12 Tjb,
- moteur : NANNI Diesel 6 P 180 LE,
- puissance : 129 kW,
- charge maximum autorisée : 1500 kilos,
- épuisement : pompe attelée, pompe électrique, pompe à bras (peak avant) .



4* EQUIPAGE

La décision d'effectif, validée avec avis favorable des Affaires Maritimes de Cherbourg le 19 juillet 2002, indique un nombre maximum de 5 personnes (mention raturée), ce qui n'est pas cohérent avec le permis de navigation, qui renouvelé à l'occasion de la visite annuelle du 15 avril 200, le fixe à 4 personnes.

L'équipage au moment de l'événement, est quant à lui conforme à ce même document puisque composé de 3 personnes (proposition de l'armateur) alors que le règlement n'en exige que 2.

Néanmoins, il convient de préciser que sur le rôle d'équipage figurent, 5 personnes administrativement embarquées.

Le patron en titre est titulaire d'un Certificat de Capacitaire, du PCM et du CRO depuis un mois. Il exerce la fonction depuis plusieurs années et l'armateur-patron, certifié lui aussi, le remplace pendant ses congés.

Le matelot le plus ancien navigue sur ce navire depuis juin 2003 et sur les bulotiers depuis environ 10 ans. Le plus jeune, âgé de 21 ans, est titulaire d'un certificat de Capacitaire depuis un an, d'un BEPM navire de pêche depuis 3 ans et du CRO obtenu en 2000, et navigue régulièrement sur le navire depuis mars 2000.

L'équipage présent à bord le jour du naufrage est expérimenté. A bord, personne ne porte de VFI, mais l'équipement classique composé de cirés, bottes et cuissardes pour le plus jeune. Les brassières de sauvetage sont stockées dans l'abri avant où se trouve aussi une couchette.



Les 2 matelots sont aptes à la navigation et à jour de leur visite médicale.
Le patron quant à lui effectue les visites médicales d'aptitude physique de façon irrégulière, cette aptitude aurait dû être contrôlée depuis 6 mois.



5* CHRONOLOGIE

Aucune station terrestre n'a reçu de message radio du navire *LES MALDIVES* quand il a coulé. L'assistance et le sauvetage n'ont donc pu être organisés ni coordonnés par le CROSS Jobourg. Ainsi le SITREP du CROSS relatif à cet accident, et les heures qui y sont mentionnées, ne correspondent pas au déroulement des événements. Par contre, l'écoute de l'enregistrement des communications VHF opérationnelles est riche d'informations, qui ont été exploitées par les enquêteurs. La chronologie ci-dessous constitue ainsi une reconstitution des faits autour des déclarations, informations et documents en possession des enquêteurs. Les paragraphes notés en italique proviennent du rapport de mer du patron du navire.

Le 30 septembre à 03h00, appareillage de « *LES MALDIVES* » de son lieu de mouillage habituel de *Pirou*, en route vers la zone de pose des filières située à 1,5 milles environ dans le NW des *Ecrehou*.

Vers ***04h30***, arrivée sur les lieux de pêche par une mer peu agitée avec houle de secteur Sud et vent de force 2/3 de secteur Sud, relève à bord de 2 filières de casiers.

Vers ***08h30***, en route vers un lieu de pêche situé à 4,5 milles dans le NE de la chaussée des *Boeufs* pour relever d'autres filières.

Vers ***09h15***, *LES MALDIVES* accule, gîte sur bâbord, la lisse dans l'eau, le navire chavire, le patron réveille le matelot qui dormait, envoie des messages en VHF



sur canaux 9, 16 et 69, déclenche le SMDSM, percute manuellement le radeau de survie et le remet à l'endroit, le tout en moins de 3 minutes.

09h43 le navire anglais à moteur *SILVER LEE* informe Jersey Radio qu'il vient de récupérer les 3 pêcheurs d'un navire français en train de couler et dont la proue est encore visible, à une position proche dans l'Est des Ecrehou, tout l'équipage est sauf et apparemment en bonne santé.

10h05 le sémaphore de Carteret informe le CROSS Jobourg que le bulotier « *LES MALDIVES* » a fait naufrage.

Situation météo indiquée par le Cross : Vent de Sud : 22 nœuds, mer : 3, visibilité 15 milles, nébulosité 7/8, plafond 600 m.

10h06 CROSS Jobourg contacte le patron du caseyeur : équipage sain et sauf, recueilli par le navire anglais à moteur *SILVER LEE*, qui fait route de Port Bail vers Gorey (Jersey).

10h10 le navire *PAX LABOR* a informé le sémaphore de Carteret qu'il a vu une fumée sur l'eau à environ 2 milles vers Les Ecrehou, mais n'a rien reçu sur la VHF.

10h17 le navire de plaisance *SILVER LEE* arrive à Jersey avec les 3 rescapés.

10h20 Jersey Radio informe le CROSS que le *SILVER LEE* ramènera l'équipage du *LES MALDIVES* à Port Bail dans la soirée.

10h25 le patron du navire naufragé informe alors le Cross par VHF qu'il a pris une vague par le travers alors qu'il faisait route vers un lieu de pêche se situant à 4,5 milles dans le NE du Bœuf. Le navire a coulé très rapidement.



11h45 le patron du caseyeur indique une position approximative de l'endroit où le navire a coulé : 49° 16',82 N ; 001° 54',15 W et informe qu'il disposait de 450 litres de GO à bord.

Dans l'après-midi, le *SILVER LEE* ramène l'équipage du *LES MALDIVES* à Carteret.

A **13h18**, le centre de sécurité radio de Jersey diffuse un avis de « danger à la navigation » informant qu'« un navire de pêche français de 9,5 m a coulé dans l'Est du banc des Ecrevières ce jour à 09h00 locale. Les marins doivent veiller attentivement les débris possibles ou les appareils de pêche qui pourraient représenter un danger en surface à la navigation. Toute reconnaissance doit être transmise à Jersey Radio ».

Nota : Les appels VHF et ASN n'ont été reçus par aucune station française ni anglaise, pas plus que sur les enregistrements radio automatiques du CROSS.



6* DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEAmer* pour l'ensemble de ses enquêtes.

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

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

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

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

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

Les enquêteurs 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* Les contraintes naturelles

6.1.2* LA CONFIGURATION DU PLATEAU DE « LES ECREHOU »

Les contraintes de navigation qui existent dans l'environnement immédiat du plateau des Ecrehou invitent à une navigation prudente, car « même s'il fait beau, il ne fait jamais beau dans ces parages ». On était alors en fin de grande marée, avec un courant de 2,3 nœuds portant au SE. L'équipage a déclaré avoir reçu 2 à 3 vagues de l'arrière du travers et pris sur bâbord, une gîte immédiate et prononcée. La position où le matériel de pêche a été retrouvé indique le lieu précis où le navire a chaviré : 49°16',724 N ; 001°53',008 W, et qui se situe sur le bord du banc de l'Ecrevière, à proximité des roches Est des Ecrehou. A cet endroit, le navire pouvait être difficile à gouverner en raison de possibles tourbillons de la mer, et le courant contre le vent pouvait engendrer des creux très raides et des vagues déferlantes, même si le temps n'était pas particulièrement mauvais.

D'ailleurs, les instructions nautiques sont éloquentes : « le rocher de l'Ecrevière, le plus au Sud, est prolongé vers le SE par une série de bancs de sable et de graviers, sensiblement parallèles et très rapprochés les uns des autres. Tous ces bancs découvrent de 2 à 3 m et déterminent un bouillonnement très caractéristique quand le courant passe sur leur sommet ; la mer y déferle avec violence quand le courant porte au vent. La bouée cardinale Sud, lumineuse, à cloche « Ecrevière » est mouillée au SE de ces bancs ».

La position portée sur la carte marine en annexe D montre bien que le navire se trouvait dans la zone décrite ci-dessus.



Le passage à proximité du plateau des Ecrehou et surtout du banc des Ecrevières pourrait constituer le facteur déterminant de la cause de cet accident. En effet le navire, lourdement chargé sur l'arrière, a pu embarquer les 2 ou 3 vagues déferlantes sur le pont, mettant à mal une stabilité déjà relative en raison de l'importance du chargement, et qui ont provoqué le chavirement du navire. On peut aussi noter que, même par beau temps (appréciation très relative, au moins à l'endroit où le navire a coulé), les « creux », conséquences de vagues successives se régénérant au même endroit, peuvent constituer de véritables « murs » qu'il faut franchir, et qui représentent un danger instantané et réel pour ce petit navire très marin, mais lourdement chargé.

Le bateau n'aurait pu échapper à ces « creux », car parfois seulement visibles au moment où l'on arrive dessus, a fortiori avec un navire peu manœuvrant. De l'avis des enquêteurs, le patron, très familier des lieux, aurait pu se laisser dériver de quelques dizaines de mètres vers les bancs, sans s'en rendre compte immédiatement, et se trouver ainsi dans une zone inhabituelle et dangereuse.

Cette possibilité demeure néanmoins une hypothèse, puisque l'épave n'a pas été retrouvée à ce jour. Seules, sa localisation et son investigation, compte tenu des dépositions imprécises de l'équipage, permettraient de déterminer la cause réelle du naufrage.

6.1.2* LA SITUATION METEOROLOGIQUE

Avec un vent du Sud de 22 nœuds environ, vent frais force 6 Beaufort, un courant de 2,3 nœuds portant au 160° 02h00 avant l'heure de la pleine mer, la mer devait être réellement mauvaise et creuse à la position indiquée, proche des roches



et des bancs. Les témoignages de pêcheurs en mer ce jour évoquaient un temps fort.

L'équipage a témoigné qu'après le naufrage et en raison des creux, le radeau de survie n'étaient pas visible à proximité. Ce sont les fumigènes, le nez de l'épave et un blouson hissé sur une pagaie qui ont été aperçus par un autre navire et le navire sauveteur *SILVER LEE*.

6.2* Défaillances & inadéquations matérielles

6.2.1* LE CHARGEMENT DU MATERIEL SUR LE PONT

Les enquêteurs ont obtenu des informations concordantes sur la façon dont le stockage des mannes de bulots et des casiers était effectué sur le pont, pendant le transfert de ces derniers dans la partie Sud des lieux de pêche.

Au moment où le navire a coulé, le chargement sur le pont était réalisé de la façon suivante :

Sur l'arrière, le long du tableau : 8 mannes de 25 à 30 kilos chacune, soit environ 240 kilos,

Sur l'avant des mannes, les 2 filières et les casiers correspondants soit environ 1400 kilos.

Soit un chargement total excédant la charge autorisée pour ce navire (1500 kilos). En se référant aux conclusions des essais au neuvage du navire, on peut envisager l'hypothèse que le chargement était trop sur l'arrière du navire, bien



que ce fut jusqu'alors, une pratique courante de l'équipage et notamment ce jour là. Lors des entretiens avec l'équipage, il a été acquis que le chargement « faisait clé » avec les pavois et le tableau arrière.

Les huit mannes de bulots à bord étaient rangées le long du tableau arrière, 7 d'entre elles disposées en longueur dans l'axe du navire, la dernière étant perpendiculaire et permettait de faire clé avec les pavois.

Les 120 casiers à bulots, nombre indicatif car il n'y a pas toujours exactement 60 casiers sur chaque filière, étaient placés sur l'avant des mannes, stockés en 3 rangées de la même façon pour faire clé avec les pavois et montés sur 4 plans, les uns au dessus des autres, le plan le plus haut se trouvait au-dessus du pavois. La lisse est à 75 cm au-dessus du pont.

Le chargement paraissait ainsi homogène et l'expérience des marins autorise les enquêteurs à considérer que, même avec du roulis (ce navire aux dires d'un matelot était bon rouleur), les casiers et mannes ne pouvaient se déplacer. Du fait de la stabilité du navire, même avec un centre de gravité déplacé vers le haut en raison de la présence des casiers, le matériel pouvait difficilement riper au roulis. Ce navire navigue depuis 16 ans dans les mêmes eaux et pour les mêmes tâches. Ces habitudes de travail sont acquises et ont fait leurs preuves.

Derrière l'abri de navigation, se trouve une table de tri qui permet de ranger les bulots en fonction de la taille.

Cet ensemble encombrait et gênait les déplacements des marins sur le pont.



6.2.2* LES HYPOTHESES DE CHAVIREMENT DU NAVIRE

Compte tenu des éléments connus du naufrage et en l'absence de reconnaissance de l'épave, deux hypothèses peuvent être évoquées :

1/ il y a eu une voie d'eau :

Il s'agit d'une défaillance de prise de coque ou de durite provoquant une voie d'eau pouvant être à l'origine du naufrage. Dans ce cas, il est possible qu'une montée d'eau dans le local moteur ait pu provoquer de façon progressive une carène liquide. Tant que le navire conservait une assiette stable sans roulis prononcé dans une mer maniable, le patron à la barre pouvait ne pas se rendre compte d'une entrée d'eau possible.

Cette situation était d'autant plus sensible que le navire très chargé sur l'arrière, la gouverne était moins précise.

Compte tenu des formes du navire, une accumulation d'eau, ne pouvait se faire que sur l'arrière ; elle augmentait alors le poids dans cette partie du navire et modifiait d'autant les lignes d'eau en mettant le navire sur cul, le rendant ainsi moins manœuvrant.

Les témoignages de l'équipage ne sont pas concordants en ce qui concerne l'alarme de montée d'eau : le matelot proche du patron dit l'avoir entendue par intermittence, le patron lui, n'a rien entendu. De ce fait, il est difficile de savoir si elle a fonctionné ou non.

Au moment où le navire a rencontré des creux formés, et des vagues déferlantes, le navire s'est engagé au roulis et a pris une gîte sur bâbord importante en



raison de la carène liquide, et qui s'est aggravée avec l'apport d'eau sur le pont. Le navire a ainsi pu chavirer très rapidement.

2/ Il n'y a pas eu de voie d'eau :

La conjugaison des poids sur l'arrière, le creux de vagues formées et rapprochées ainsi que les déferlantes ont pu entraîner la conséquence suivante :

sollicité par une première déferlante, l'avant plongeant dans le creux de la vague, le navire soulevé sur bâbord arrière a tendance à se mettre travers à la lame ; le patron a sans doute cherché à contrecarrer de façon instinctive cette situation, en mettant la barre toute à droite, sans résultat, car le navire avait déjà engagé.

En raison de l'inertie provoquée par les poids stockés sur l'arrière et la vitesse instantanée d'évolution du navire sur bâbord, il n'a pas répondu à la sollicitation de la barre et s'est couché travers à la lame, prenant alors une seconde (ou une troisième) déferlante qui a envahi le pont du navire et le soulevant tout en le couchant sur bâbord.

Lors de l'entretien avec le patron, celui-ci a indiqué aux enquêteurs que faute de pouvoir venir mer de l'arrière, il avait mis la barre à gauche pour faire remonter le navire dans le lit du courant, et tenter ainsi, en prenant les « creux » par l'avant et non plus par l'arrière, d'évacuer l'eau sur le pont (évacuation à la mer gênée et freinée par la présence du matériel sur le pont) et prendre la mer de l'avant.

Ceci fut malheureusement sans effet, et le mouvement de gîte amorcé sur bâbord n'a pu être empêché par cette manœuvre qui, au contraire, a vraisemblablement contribué involontairement au chavirage du navire.



Ces deux hypothèses sont plausibles. En tout état de cause, le navire a chaviré pour l'une ou l'autre de ces hypothèses ou peut-être par la combinaison des deux.

Aucune défaillance matérielle pouvant être à l'origine de la perte totale du navire n'a pu être, à ce jour, constatée à bord.

6.3* Autres facteurs

6.3.1* LA SITUATION A BORD AU MOMENT DU CHAVIREMENT

Les enquêteurs, à la lecture du rapport de mer du patron du navire, constatent que tous les éléments qui ont amené à la perte du *LES MALDIVES* n'ont pas été pris en compte. Les déclarations recueillies auprès du patron du navire et des membres de l'équipage indiquent des différences, au moins d'interprétation, des événements.

Si l'on considère le rapport de mer du patron et ses déclarations recueillies par les enquêteurs au cours d'un entretien ultérieur, la perte du *LES MALDIVES* est inexplicquée. Comme il le fait à chaque appareillage, le patron a déclaré avoir effectué les contrôles habituels de niveaux d'huile, d'eau douce, vannes de prises d'eau de mer, pompes de lavage et pompe de cale sur laquelle l'alarme sonore et visuelle de montée d'eau est déclenchée par flotteur, et fait le tour du moteur.

Le patron a démarré le moteur dont le plein est fait chaque soir au retour de pêche, à l'aide de bidons de gazole stockés sur le doris de débarquement.



Démarré aussi le GPS, la table traçante, le sondeur (neuf de 15 jours), radar, VHF, ASN et Sailor RT 2048. A la mer, écoute de l'ancienne VHF, car la nouvelle a un haut-parleur trop petit que l'on entend mal en mer, qui craque et crache ...

Le navire quitte les lieux de pêche Nord pour se rendre sur ceux du Sud, il y a 1h30 à 2h00 de route entre ces 2 zones. A bord, un poids de 1600 à 1700 kilos (constitué par les mannes de bulots et les casiers) est réparti depuis le tableau arrière jusque 3,5 m environ vers l'avant. Le navire gouverné par le patron, fait route au SSE, à 10 nœuds, car le courant est favorable, un matelot est près de lui, le deuxième le plus jeune, se repose dans l'abri à l'avant.

Apparemment de façon imprévue, le navire reçoit une vague par le travers, puis 2 autres, prend une gîte importante sur bâbord, engage la lisse dans l'eau, continue à s'incliner pour finalement chavirer dans un temps sans doute inférieur à 3 minutes.

Le matelot présent à la passerelle aurait entendu une alarme intermittente, ce qui n'est pas confirmé par le patron. Quant au matelot qui se reposait, il a ressenti 2 grosses vagues à suivre, dont l'une lui aurait donné l'impression de décoller de la couchette.

6.3.2* LE COMPORTEMENT DE L'EQUIPAGE

Le patron surpris par ce qui arrivait a, d'instinct sûrement, mis la barre toute à gauche pour faire remonter le navire dans le lit du courant, cette manœuvre n'a pas réussi puisqu'il a chaviré avant. Pendant qu'il manœuvrait, le patron réveillait le matelot, faisait dessaisir la survie, effectuait un appel VHF d'abord en phonie puis en ASN au dernier moment, que nul à terre ou sur mer ne recevait.



Cette absence de réception peut éventuellement s'expliquer par une application erronée des procédures d'émission d'un message de détresse (pour déclencher un appel, il est en effet nécessaire d'appuyer sur la commande pendant un temps assez long, et ainsi éviter les alarmes intempestives, et signaler la position du navire en détresse).

Les matelots ont eu des difficultés à larguer la survie située au-dessus de l'abri de navigation et ont dû couper les saisines avec un couteau. Le radeau est d'ailleurs resté coincé sur son support et le déclenchement de son ouverture a dû être effectué manuellement une fois la survie à l'eau, celle-ci étant restée reliée au navire chaviré. C'est le plus jeune matelot et le plus agile qui est monté sur la lisse tribord pour accéder à la survie et permettre son largage. C'est aussi lui qui a vu le navire la quille en l'air, puis l'avant se dresser hors de l'eau, avant de disparaître complètement, dans un laps de temps d'environ 30 minutes.

Les 3 hommes se sont retrouvés à l'eau, sans brassière, elles étaient stockées dans le poste avant, et personne n'a eu le temps ou le réflexe de les prendre. La survie enfin déployée mais à l'envers, ils n'ont pas été trop de 3 pour la redresser, en raison des conditions météorologiques, et se sont enfin hissés à bord. Le jeune matelot encombré par ses cuissardes a dû être aidé par son camarade. Grâce à son intervention et à la pratique des exercices de survie effectués lors de sa formation, il a certainement eu la vie sauve.

Ils ont alors lancé une fusée à un navire qui est passé à 100 m environ sans les voir, car elles se repèrent difficilement en plein jour. Ils ont ensuite allumé 2 fumigènes, vus par un navire de pêche et par le navire de plaisance à moteur *SILVER LEE*, qui les a récupéré à son bord environ une demi-heure après le chavirement. Pour se faire repérer, en plus du fumigène, les hommes ont agité un blouson fixé sur une pagaie. Dans le radeau de survie, tous se sont plaints d'avoir



manqué d'eau et d'une VHF. La survie a été remontée à bord du navire sauveteur, qui a eu le temps de voir l'étrave du bulotier avant qu'elle ne disparaisse.

6.4* Synthèse

Le navire *LES MALDIVES* a appareillé le 30 septembre 2003, pour se rendre sur ses lieux habituels de pêche au bulot dans les parages des ECREHOU. Alors qu'il faisait route du NW vers le SE des ECREHOU, chargé sur l'arrière de sa pêche et de 2 filières grées récupérées au Nord pour être mouillées au Sud, à proximité du banc de l'Ecrevière, il était déstabilisé par 2 vagues et chavirait sur bâbord en quelques instants. Visible environ 30 minutes, il disparaissait finalement, étrave vers le ciel. En dépit d'incidents de largage, les 3 hommes se retrouvaient dans le canot de survie, sains et saufs. La chance était de leur côté puisqu'ils ne portaient pas de VFI, mais l'équipement classique de cirés et bottes, et pour l'un d'eux, des cuissardes. Ce dernier a eu recours à son collègue pour rallier le radeau de survie et se débarrasser de son équipement. La mer était sûrement très agitée à cet endroit, car un navire passant à une centaine de mètres ne les a pas repérés. Environ ½ heure après le chavirement, l'équipage était recueilli par un navire de plaisance à moteur se rendant à Jersey puis débarquait à Carteret, les 3 hommes de l'équipage du *LES MALDIVES*.



A ce jour, l'épave du navire, malgré des recherches au sonar sur zone, n'a pu être retrouvée. Il est donc impossible de connaître les véritables raisons de la perte totale du navire :

Peut-être une voie d'eau provoquée par la rupture ou la fuite d'une durite ou celle d'une vanne de coque ...

Peut-être les vagues déferlant sur le pont, causant la gîte du navire, le ripage du chargement puis le chavirement ...

L'épave, qui a mis longtemps à disparaître, a pu dériver entre 2 eaux entraînée par le courant, avant de finalement se poser sur le fond à une distance inconnue, mais à plusieurs milles du lieu de chavirement.

En raison des éléments actuels de l'enquête, il est probable que le heurt d'une roche ou d'un haut fond n'ait pas été à l'origine de la perte totale du navire
LES MALDIVES.



7* RECOMMANDATIONS

7.1* Le bon fonctionnement des alarmes de niveau d'eau devrait être vérifié avant chaque appareillage. Le *BEA*mer constate une nouvelle fois que cette prescription, pourtant aisée à mettre en œuvre, est encore trop souvent négligée sur les navires de pêche. Le *BEA*mer conscient que le rôle des personnels des centres de sécurité n'est pas d'assurer un contrôle permanent du respect des prescriptions qu'ils délivrent :

- attire l'attention des patrons sur les responsabilité qu'ils encourrent vis à vis de leur équipage et de leur navire, s'ils n'assurent, ni ne maintiennent le niveau de sécurité nécessaire de leur unité,
- rappelle le rôle des centres de formation maritime, dans l'enseignement et la pédagogie à mettre en œuvre, afin de sensibiliser les marins à la sécurité appliquée à l'entretien et aux soins de leur outil de travail mais aussi et surtout de vie, que constitue le navire.

7.2* Les enquêteurs du *BEA*mer recommandent l'installation d'alarmes de montée d'eau à rupture de courant, déclenchant ainsi une alarme lumineuse et sonore par défaut de fonctionnement et pas uniquement en cas de montée d'eau.



7.3* Les marins pêcheurs qui exercent leur métier dans des parages maritimes extrêmement dangereux, doivent accorder une attention particulièrement vigilante à la navigation, en raison notamment :

- de courants variables en direction et force, engendrés par le phénomène des marées et par l'orientation géographique de la côte,
- de la présence d'un grand nombre de roches, plateaux et bancs, couvrant et découvrant chaque jour à des niveaux différents.

7.4* Une nouvelle fois le *BEA*mer recommande le port de vêtements à flottabilité intégrée (VFI) de façon permanente à la mer sur ce type de navire particulièrement exposé. Le *BEA*mer suggère que le port de cuissarde soit interdit sur les navires de pêche, le risque encouru avec un tel équipement étant trop grave en cas de chute à la mer.

7.5* Le *BEA*mer recommande à nouveau de veiller à la cohérence qui doit prévaloir lors de l'élaboration de l'ensemble des démarches administratives et des documents officiels, liés au suivi réglementaire du navire et des équipages.

Clos, le 27 juillet 2004



**DEPOSITIONS,
AVIS
&
*COMMENTAIRES***

NEANT



LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier photographique

C. Dossier cartographique

D. Éléments hydrologiques (marées et courants)



annexe A

DÉCISION D'ENQUETE





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'équipement
des transports
du logement du
tourisme et de la mer
Inspection générale
des services des
affaires maritimes
Bureau des enquêtes
techniques et
administratives après
accidents et autres
événements de mer
(BEAmer)



directeur

Paris, le 10^e OCT 2003
N/réf. : BEAmer/IGSAM/SETM

000394

D É C I S I O N

Le directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;

- Vu la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 16 décembre 1997 portant création du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer (BEA-mer) ;
- Vu la décision ministérielle du 17 décembre 1997 portant nomination du directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;
- Vu le compte rendu d'événement de mer établi le 30 septembre 2003, par le centre de sécurité des navires de Caen (antenne de Cherbourg) ;

D É C I D E

Article 1er : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'elle comporte pour la sécurité maritime, la perte totale après naufrage, le 30 septembre 2003, à 7 milles nautiques du Cap de Carteret (entre le plateau les Ecréhou et la bouée Ecrevière), du bulotier *LES MALDIVES*, immatriculé à Cherbourg, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

pour Georges TOURRET

administrateur général des affaires maritimes

n. i. Germain VERLET

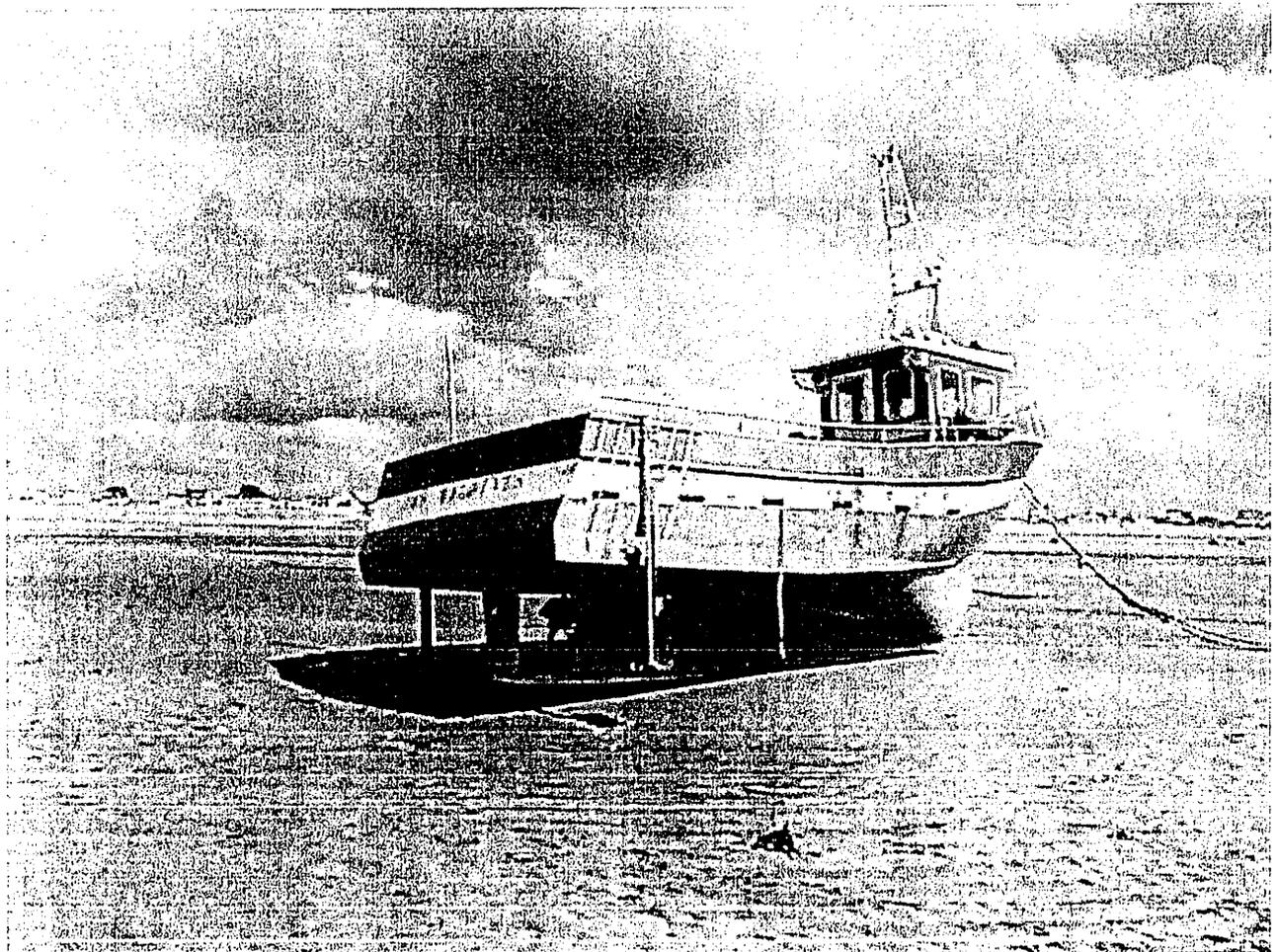
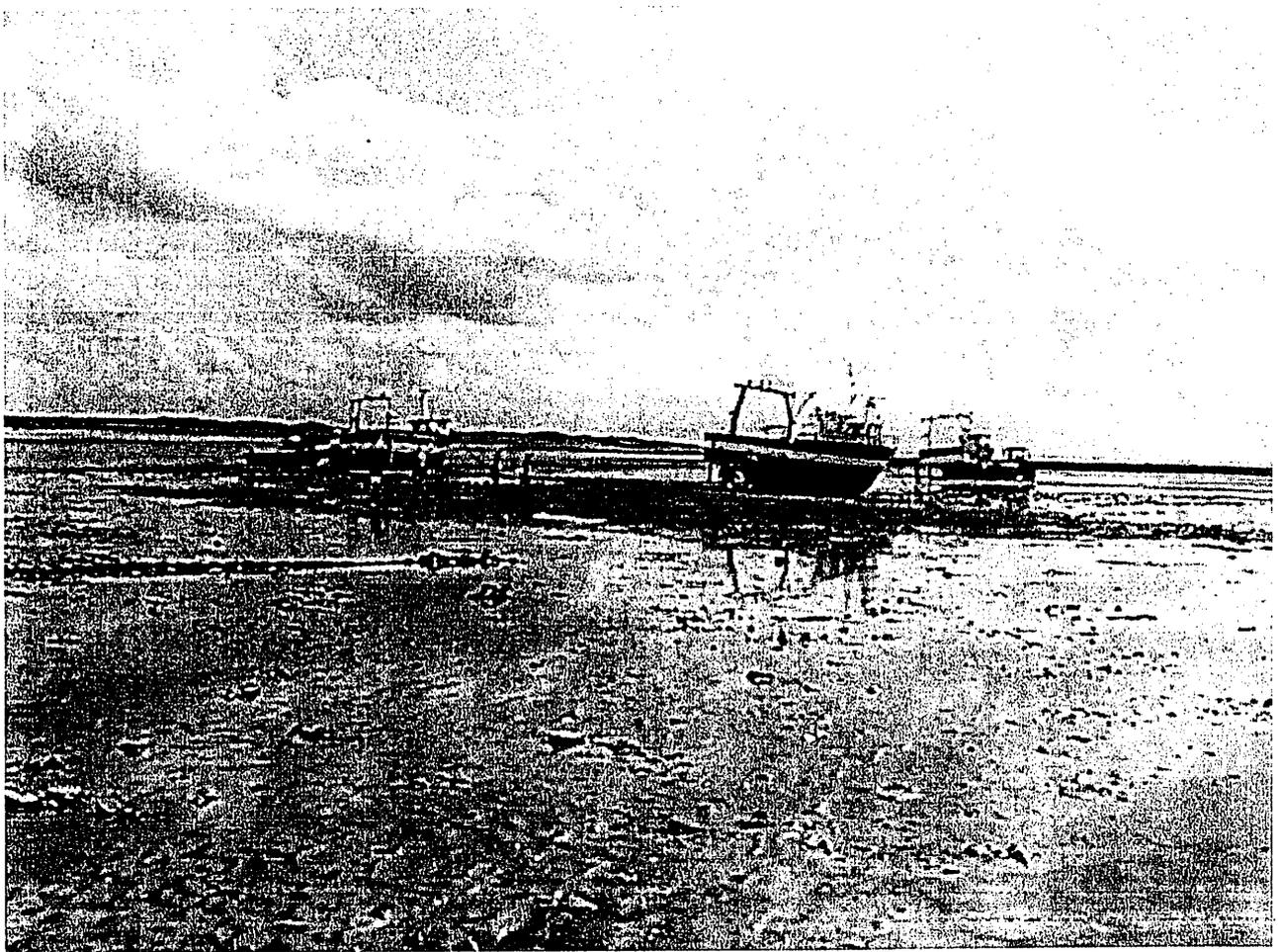
Directeur-adjoint du BEA/mer

G. Verlet

annexe B

DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE





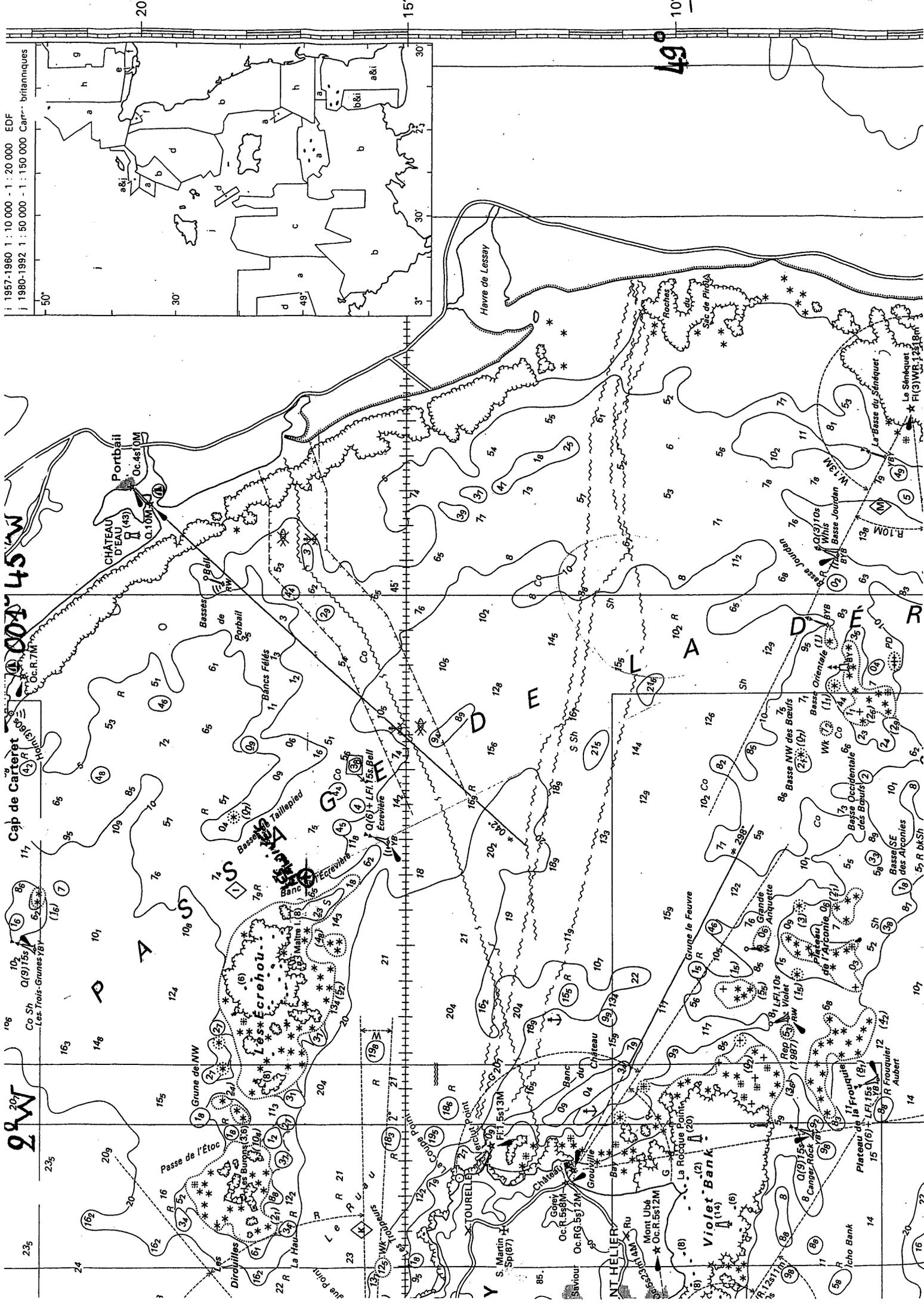
"LES MALDIVES" PIROU 16/04/39

annexe C

ELEMENTS CARTOGRAPHIQUES

(reproduction faite avec l'aimable autorisation du SHOM)





1:10 000 - 1:20 000 EDF
1:50 000 - 1:150 000 Carr. britanniques

Cap de Carteret 45° W

2° W

49° 10'

235

24

209

162

16

52

32

16

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

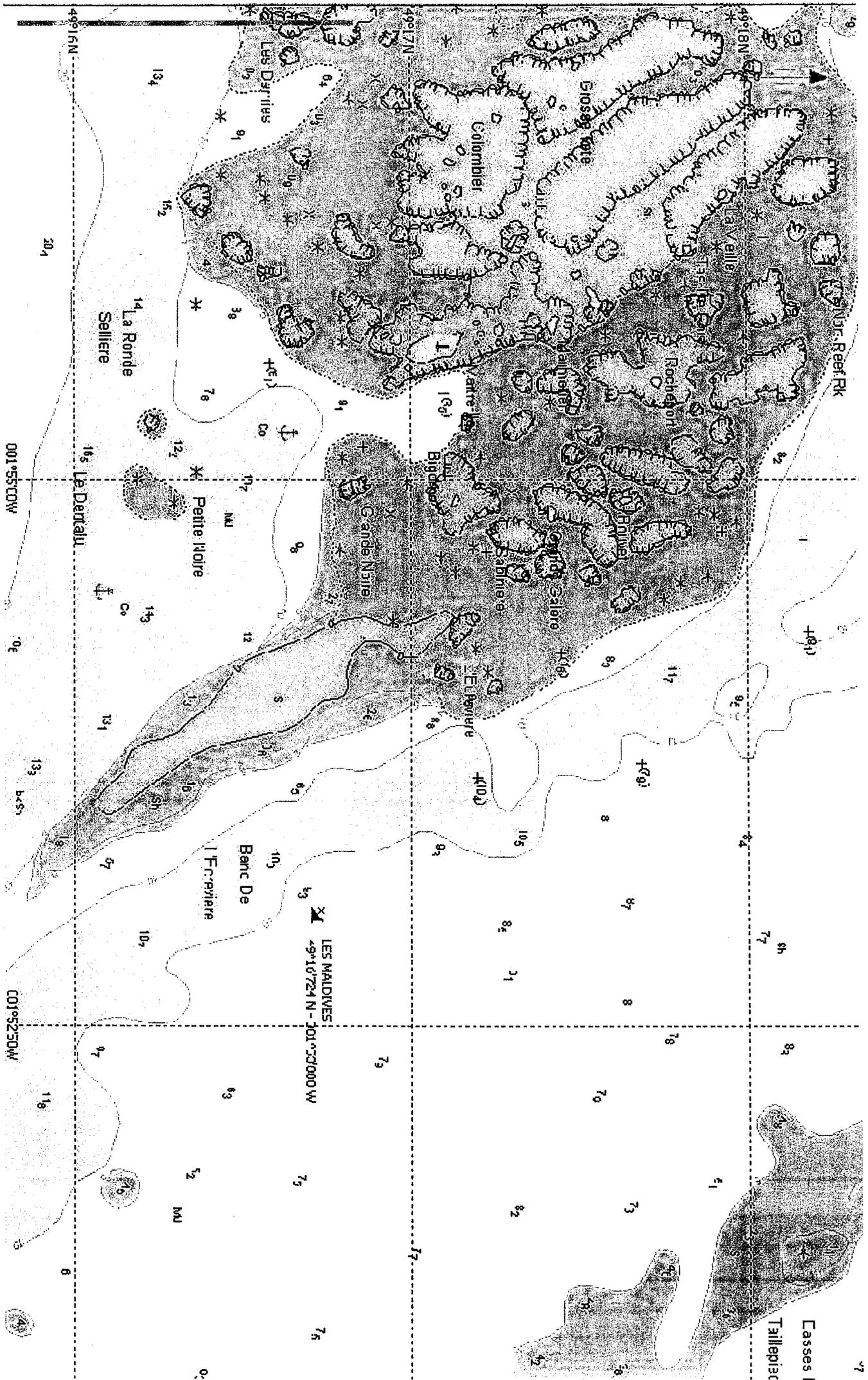
12

12

12

12

12



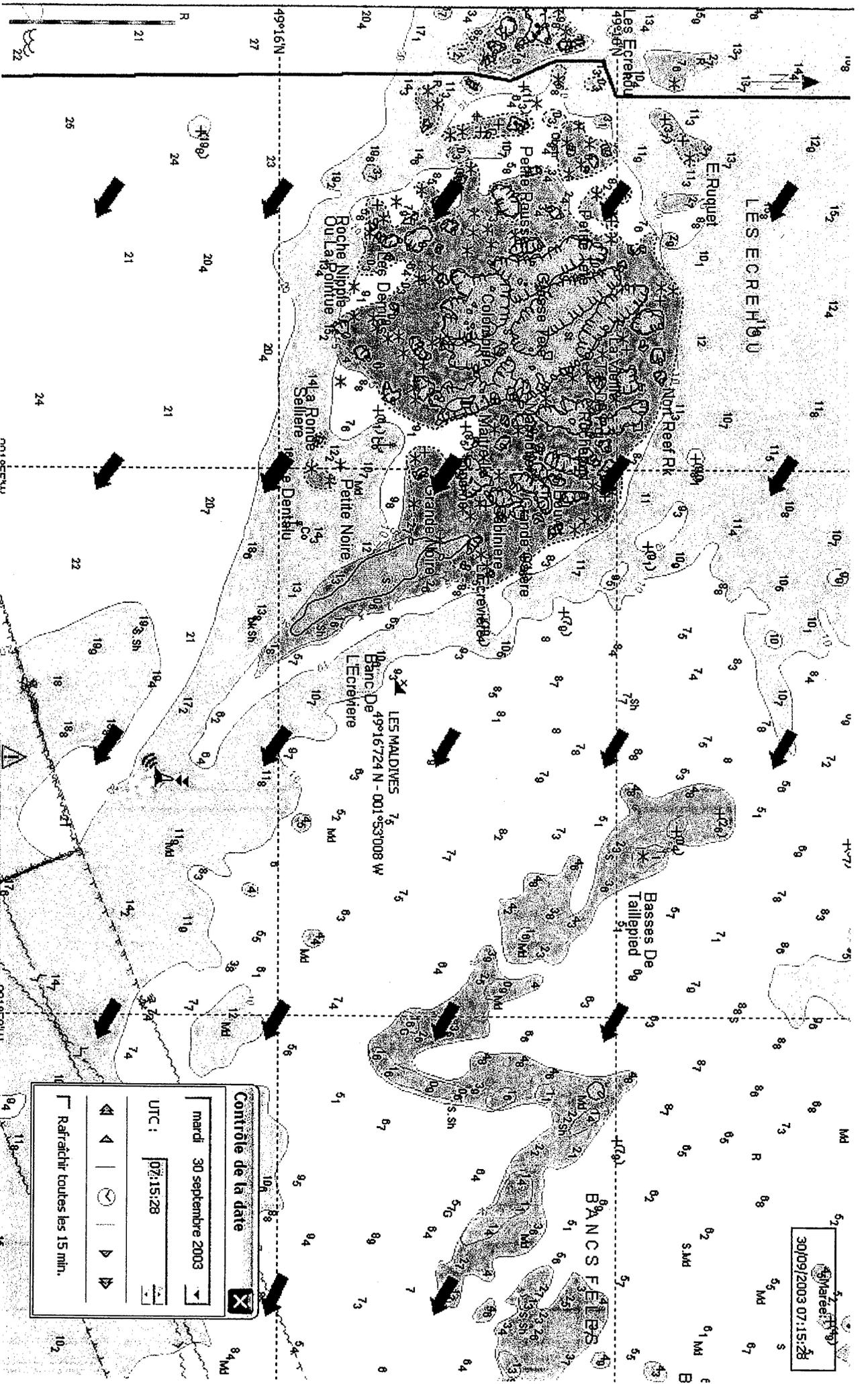
annexe D

ELEMENTS

HYDROLOGIQUES

MAREE DU 30 SEPTEMBRE 2003





Control de la date

marc 30 septembre 2003

UTC: 07:15:28

Rafraîchir toutes les 15 mn.

Marée

30/09/2003 07:15:28