



Rapport d'enquête technique

# ***LE NAUTILUS***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

Naufrage du chalutier-coquillier

*LE NAUTILUS*

en Baie de Saint-Brieuc

le 14 juin 2004



# 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 *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

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

# PLAN DU RAPPORT

<b>1</b>	<b>CIRCONSTANCES</b>	<b>Page 8</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page 8</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRE</b>	<b>Page 9</b>
<b>4</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>Page 12</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 12</b>
<b>6</b>	<b>FACTEURS DU SINISTRE</b>	<b>Page 13</b>
<b>7</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page 18</b>

## ANNEXES

<b>A.</b>	<b>Décision d'enquête</b>	<b>Page 23</b>
<b>B.</b>	<b>Cartographie</b>	<b>Page 25</b>

## Liste des abréviations

<b>Bd</b>	:	Bâbord
<b>CRO</b>	:	Certificat Restreint d'Opérateur
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>HT</b>	:	Hors Tout
<b>OMI</b>	:	Organisation Maritime Internationale
<b>SMDSM</b>	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
<b>Td</b>	:	Tribord
<b>Tx</b>	:	Tonneaux
<b>VHF - ASN</b>	:	Très Haute Fréquence – Appel Sélectif Numérique

# 1 CIRCONSTANCES

Le 14 juin 2004, le patron du chalutier-coquillier « *LE NAUTILUS* », en retour de pêche à la canne et la traîne des Roches-Douvres vers Saint-Quay-Portrieux, constate une voie d'eau dans le compartiment moteur qu'il ne peut étaler. Il décide de mettre le radeau de survie à l'eau, à bord duquel prend place son matelot. Il ne peut demander du secours, sa VHF endommagée ne peut émettre. Il embarque précipitamment à son tour et voit couler son chalutier. A la dérive pendant 2 heures, les deux hommes sont finalement recueillis par le chalutier « *LA GODAILLE* » qui les débarque vers 18h00 à Saint-Quay-Portrieux, tous les deux choqués par la perte du bateau.

# 2 CONTEXTE

« *LE NAUTILUS* », immatriculé n° SB 110843 G à Saint-Brieuc, est armé à la petite pêche et autorisé à naviguer en 3<sup>ème</sup> catégorie, pour être exploité en chalutier-coquillier. Le matériel à bord et le produit de la pêche ne doivent pas dépasser 1000 kilos.

Au cours des dernières années, ce navire a fréquemment changé de propriétaire et de nom :

- en 1997, il s'appelait le « *BOUNTY* »,
- fin 1998, c'était le « *JERRY* »,
- le 4 décembre 1999, il devenait « *LE NAUTILUS* », propriété du patron actuel.

« *LE NAUTILUS* » est exploité comme la plupart des unités de cette flottille, tantôt au chalut selon les opportunités pendant toute l'année, tantôt à la drague à la coquille en baie de Saint-Brieuc selon la saison. Cette dernière pêche est pratiquée deux jours seulement par semaine, selon les horaires et les jours fixés par la réglementation, et souvent suivie de la pêche à la palourde. Récemment, depuis fin avril 2004, le patron s'est essayé à la pêche à la canne et à la traîne avec appâts vivants (lançon) à proximité des Roches-Douvres avec, à bord, un vivier sur le pont.

Le jour de l'accident, « *LE NAUTILUS* » pratiquait ce dernier type de pêche. Les conditions météorologiques étaient favorables.

En fait, le patron multiplie les modes de pêche afin de palier la diminution de la ressource, et concilier avec les autorisations de pêche ses impératifs économiques.

## **3 NAVIRE**

### **3.1 Caractéristiques**

« *LE NAUTILUS* » est un navire à coque bois construit en 1973.

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

<b>Longueur HT</b>	<b>:</b>	<b>10,50 m ;</b>
<b>Largeur</b>	<b>:</b>	<b>3,81 m ;</b> <b>(certains documents mentionnent le chiffre de 4,10 m) ;</b>
<b>creux</b>	<b>:</b>	<b>1,37 m ;</b>
<b>jauge brute</b>	<b>:</b>	<b>9,95 Tx.</b>

Depuis son acquisition par le propriétaire-armateur actuel fin 1999, le navire a subi à diverses reprises des réparations importantes à Saint-Brieuc pour son maintien en activité.

Il est propulsé par un moteur diesel acheté d'occasion, d'une puissance de 177 kW, et fourni par le propriétaire. Le montage du moteur, son alimentation et la mise en place de l'échappement ont été effectués par un mécanicien professionnel en octobre 1999 au Légué.

Le changement de la ligne d'arbre et du tube d'étambot ont été effectués par la même entreprise en avril 2000.

L'armateur n'a plus fait appel à cette entreprise, ni à aucune autre depuis cette dernière intervention.

Depuis septembre 2000, le navire est équipé d'un ordinateur et du logiciel Turbo 200XL.

Le radeau de sauvetage BOMBARD classe V, 6 places, a été installé à bord en septembre 2001.



Pour la pêche à la ligne, un vivier (2,00 x 0,80 x 0,80 m) a été installé sur le pont en avril 2004. Il est compartimenté à l'intérieur et peut contenir environ 400 litres d'eau. Il est branché sur la pompe du tirillon dans le local moteur et l'évacuation s'effectue directement à la mer par une manche souple branchée à 60 cm de haut qui s'écoule par un dalot à la mer. Les dimensions du volume intérieur du vivier, selon les déclarations du patron, sont de 1,50 x 0,80 x 0,60 m.

## 3.2 Navire et réglementation

Le rapport de visite à sec du 28 septembre 2001 indique un état moyen de la coque et une prévision du démontage de 2 crépines, un bon état des prises et sorties d'eau. Il indique aussi une reprise du tableau AR : étanchéité de 2 bordés inférieurs sous flottaison. Le rapport de visite conclut à un état satisfaisant du navire. Néanmoins, il demande la fourniture d'un descriptif des travaux effectués par le « menuisier », ainsi que la fourniture d'un avis sur un examen général de la coque par ce professionnel.

Lors de la visite spéciale du 22 février 2002, parmi les 12 prescriptions relevées, il est demandé de doubler les colliers de serrage sur le circuit eau de mer, de protéger les parties tournantes du moteur, de revoir l'étanchéité des jambettes sur l'AR Td et Bd et celle du support de potence à enrouleur.

Un an après, le 14 février 2003, le rapport de visite annuelle reprend nombre des prescriptions (14) de l'année précédente non effectuées, auxquelles s'en ajoutent d'autres, en particulier : réparer la jonction gaillard / bordé à Td avant, vérifier l'étanchéité du pont au-dessus du moteur et des barrots AR, vérifier celle des jambettes du pont milieu à Td et Bd.

Lors de l'inspection de la station radioélectrique du navire le 27 juin 2003, il a été prescrit de rendre le navire conforme au SMDSM par l'embarquement d'une VHF-ASN, un poste portatif VHF SMDSM et d'avoir à bord un titulaire du CRO. Cette prescription n'est toujours pas satisfaite à la visite suivante du 23 avril 2004. La VHF phonie, vérifiée, fonctionne correctement.

Le rapport de visite annuelle du 13 février 2004 mentionne un carénage effectué au 01 octobre 2003. Il renouvelle encore des prescriptions précédentes telles :

- un certificat de bon état de la coque, du cloutage et des liaisons ainsi que des barrots,
- la mise en conformité des feux de pêche et autres feux de navigation,

- la réparation de la corne de brume,
- le port de la veste à flottabilité intégrée (VFI).

Le rapport signifie aussi de nouvelles prescriptions :

- un relevé d'isolement électrique,
- le changement rapide de certains barrots sous treuil,
- le montage d'une alarme sonore sur la pompe électrique,
- la reprise des fuites d'eau de mer sur l'échangeur/embrayeur et le circuit de refroidissement du moteur,
- la recharge ou le changement de la manille fixant la chape Bd, idem pour l'oreille Td.

Au moment du naufrage, le navire dispose d'un permis de navigation en cours de validité.

Le navire est assuré auprès d'une compagnie d'assurance de premier rang.

### **3.3 Assèchement à bord du « LE NAUTILUS »**

« LE NAUTILUS » dispose, pour l'assèchement, d'une pompe attelée, d'une pompe électrique et depuis fin 2000 d'un tirillon ou cheval de lavage. Sur le pont, il existe une prise d'eau à double entrée : l'une pour le cheval de lavage, l'autre pour alimenter le vivier.

Le navire est équipé d'une alarme de montée d'eau, visuelle et sonore, avec flotteur, montée sur la pompe électrique et placée au plus bas, à proximité de l'arbre porte-hélice.

Les essais du circuit d'assèchement ont été effectués lors de la visite annuelle du 13 février 2004 sans mention particulière.

Le patron précise que, depuis qu'il possède ce navire, les vannes de coque n'ont pas été changées.

## 4 ÉQUIPAGE

La décision d'effectif, visée par le Directeur Départemental des Affaires Maritimes de Saint-Brieuc, propose 2 hommes à bord : un patron et un matelot.

« *LE NAUTILUS* » est armé à la petite pêche.

Quel que soit le type d'exploitation : chalut, coquille ou ligne, il y a toujours 2 hommes à bord, le patron-propriétaire et un matelot.

Le patron, âgé de 37 ans, et armateur du navire, est un homme expérimenté qui navigue à la pêche depuis 1984. Il a été patron de plusieurs navires. Il possède le certificat de capacité, obtenu en juin 1987. Il possède également 2 autres navires plutôt âgés, en bois, et qui sont exploités en famille.

Le matelot, 18 ans, est le fils du patron et ne dispose pas de qualification maritime, mais du seul certificat restreint d'opérateur (CRO) obtenu le 18 mars 2004. Il a néanmoins suivi le cours de capitaine, mais n'est pas breveté au moment de l'accident. Il envisage de suivre la formation de permis de conduire les moteurs (PCM) en Janvier 2005.

L'équipage du navire est à jour de la visite d'aptitude physique et apte à la navigation.

## 5 CHRONOLOGIE

Les heures sont données en heures locales.

Le **14 juin 2004** vers **05h00**, « *LE NAUTILUS* » quitte le port de Saint-Quay-Portrieux pour pêcher le lieu dans le Nord-Ouest des Roches-Douvres où il arrive vers **09h00**.

A **11h30**, la pêche étant mauvaise, il décide de rentrer à Saint-Quay-Portrieux, cap au Sud, vitesse 8 nœuds ; le temps est beau : brise de Noroît force 3, mer belle, bonne visibilité.

Vers **13h30**, l'embrayage du moteur semble patiner ; le patron débraie le moteur, descend dans le compartiment moteur ; il constate un envahissement du local par l'eau ; les lampes sont éteintes, l'alarme de montée d'eau ne s'est pas déclenchée. En raison de la montée rapide de l'eau, toute recherche de l'origine de l'avarie est impossible.

Le matelot met à l'eau le radeau et le gonfle ; le patron essaye un appel de détresse sur la VHF, il arrache le combiné, la rendant ainsi inexploitable. Il fait partir 2 fusées rouges, un fumigène, capeler les brassières de sauvetage et embarquer dans le radeau de sauvetage, après y avoir jeté les bouées couronnes.

« *LE NAUTILUS* » gîte sur bâbord arrière, le navire se retourne, l'arrière s'enfonce, la proue se dresse, puis le navire disparaît rapidement.

Le radeau dérive vers le Sud-Est où le courant porte ; en raison de sa faible hauteur sur l'eau, et malgré l'envoi de deux fusées, il n'est pas repéré par les navires de pêche à proximité.

C'est un navire ayant aperçu du matériel flottant à la dérive qui retrouvera les naufragés faisant des signes avec les pagaies du radeau.

Vers **16h00**, le navire « *LA GODAILLE* » récupère les 2 hommes choqués.

Le patron de « *LA GODAILLE* » informe le sémaphore de Saint-Quay-Portrieux qu'il a récupéré les 2 hommes du « *LE NAUTILUS* ». Il a aussi recueilli du matériel appartenant au navire. L'information est immédiatement repercutée au CROSS Corsen.

A **17h44**, le navire sauveteur débarque les rescapés à Saint-Quay-Portrieux.

## **6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE**

La méthode retenue pour cette détermination a été utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes en application de la résolution OMI A849(20) modifiée.

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

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain.**

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

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

avec pour objectif d'écartier, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

## 6.1 Facteurs naturels

Au moment du naufrage, les conditions météorologiques sont bonnes :

- brise de NW 5 / 10 nœuds ;
- mer belle à peu agitée ;
- visibilité : 10 milles.

Ces conditions étaient favorables à la navigation et n'ont eu aucune influence sur le navire et les causes du naufrage.

## 6.2 Facteurs matériels

Les informations recueillies durant l'enquête ne permettent pas de mettre en évidence qu'une quelconque défaillance matérielle ait pu provoquer le naufrage ; l'analyse qui suit ne repose donc que sur des hypothèses.

### 6.2.1 Entretien du navire

Depuis les travaux effectués par un atelier de mécanique navale du Légulé en 1999 et 2000, le navire n'a pas été suivi sur le plan technique par une entreprise (personne) qualifiée. C'est le patron du « *LE NAUTILUS* » qui a effectué les travaux d'entretien du navire, du moteur et des équipements depuis plus de 3 ans.

Le navire a été caréné en 2001 et 2003, mais à ce jour, il n'a pas été possible d'obtenir un état des travaux effectués sur la coque ; par ailleurs, les rapports des visites successives indiquent une attention particulière portée par le Centre de Sécurité des Navires quant à l'état de la coque, œuvres vives et œuvres mortes confondues, et sur l'état réel de certaines parties constitutives du navire (...), ainsi que sur les circuits d'eau de mer.

## 6.2.2 Réparations et modifications à bord

Depuis avril 2004, le patron testait une nouvelle forme de pêche à la traîne ou à la ligne de fond qui nécessitait des appâts vivants, et donc la mise en place d'un vivier sur pont, alimenté par un tirillon récemment installé. Ainsi, les modifications nécessaires à la circulation de l'eau de mer à bord en raison de l'installation du vivier nécessitent l'installation d'une prise d'eau de mer et le piquage d'une alimentation sur une pompe du bord. Les enquêteurs considèrent que le naufrage a pu trouver son origine dans le montage défectueux de l'installation du tuyautage d'eau de mer et du vivier.

Par ailleurs, ce sont les emballements du moteur, immédiatement débrayé, qui ont alerté le patron de l'avarie ; il n'a pu en déterminer l'origine compte tenu de l'envahissement du compartiment moteur. Les enquêteurs n'ont pu déterminer si l'alarme visuelle de niveau d'eau a fonctionné correctement, mais le patron affirme ne pas l'avoir vue en passerelle ; le patron a reconnu par ailleurs, ne pas avoir assuré le branchement de l'alarme sonore.

« *LE NAUTILUS* » a coulé par l'arrière à la suite d'une perte de flottabilité et de stabilité par carène liquide, dues à un envahissement du compartiment moteur (rupture d'une vanne de coque ou d'un tuyautage, échappement...).

**L'envahissement est un facteur conjoncturel, certain et déterminant du sinistre.**

## 6.2.3 Constatations

L'étude des documents et l'écoute des rescapés du navire « *LE NAUTILUS* », ont permis aux enquêteurs d'établir les constatations suivantes :

- les alarmes visuelles et sonores de niveau d'eau n'ont pas fonctionné ; l'alarme sonore n'était pas branchée.

- Il n'y a pas eu de transmission de message de détresse par VHF ; l'émetteur-récepteur fonctionnait, mais le patron en a arraché le combiné.
- Il n'y a pas d'appareil ASN VHF installé à bord malgré les prescriptions répétées lors des contrôles de l'installation radio le 27 juin 2003 et le 23 avril 2004. Cet équipement aurait permis l'envoi d'un message de détresse facilitant ainsi la récupération des 2 hommes à bord. Selon le patron, l'appareil est dans son emballage, prêt à être installé mais n'était toujours pas à bord. Il reconnaît avoir commis une erreur en n'assurant pas son installation.
- Il est apparu aux enquêteurs que le patron assurait lui-même la totalité de l'entretien de son navire mais n'en avait ni toutes les compétences, ni conscience de la nécessité absolue de l'assumer dans sa totalité et dans les délais requis. Les travaux n'ont pas été confiés à des entreprises dûment qualifiées pour ce type d'intervention.

## 6.3 Facteur humain

Sur les lieux de pêche depuis 09h00 et en l'absence de prise significative, le patron décide de rentrer au port, à l'étale de basse-mer au moment où le courant devient favorable. Il est 11h30 et le patron règle le moteur à 2000 tours, vitesse 8 nœuds, cap au Sud pour parer le plateau de Barnouic. Il fait beau, il y a du soleil, le vivier est normalement alimenté en eau de mer.

Le naufrage est survenu après que le patron ait paré ce plateau et modifié son cap pour faire route sur le port de Saint-Quay-portrieux. Il avait par ailleurs averti son domicile (téléphone portable) de son heure probable d'arrivée.

Averti par l'embrayage qui patinait et les tours moteurs qui ne sont plus constants, le patron à la barre débraie le moteur, prévient son fils qui somnole à l'avant du navire et se précipite dans le local moteur où l'eau se trouve déjà à la hauteur du dernier barreau de l'échelle de descente. La carène liquide est importante puisqu'il a de l'eau aux mollets, il ne voit rien car il n'y a plus d'électricité. Il entend le moteur qui tourne et l'eau qui gicle au niveau de l'embrayage.

Il demande une lampe à son fils et lui commande de préparer le radeau de sauvetage, car l'eau monte rapidement.

L'avant du navire lui apparaît sec. Il n'arrive pas à identifier l'origine de la voie d'eau qui doit être sous la surface de l'eau. Il n'y a rien à faire et la panique le gagne.

Il monte sur le pont et se précipite à l'abri de navigation, décroche brutalement le combiné de la VHF, l'arrachant de son fil et le rendant inutilisable. Le radeau gonflé, il dit à son fils d'y embarquer. Il recherche les fusées rangées dans un placard de l'abri mais ne trouve que d'anciennes fusées périmées, les autres ayant dues être mises dans le poste maintenant inaccessible, il glisse sur le pont car ses bottes (ou tennis) sont grasses après le passage dans le local moteur.

Il envoie 2 fusées, il déclenche un fumigène : sans résultat malgré la proximité d'autres navires de pêche. Sans doute les marins des autres navires sont absorbés par leurs tâches et ne prêtent pas attention à ce qui se passe aux alentours. Par ailleurs et compte tenu des conditions météorologiques plutôt favorables, ils n'éprouvent pas le besoin permanent de surveiller, pour leur propre sécurité, l'état de la mer.

A bord du « *LE NAUTILUS* », le moteur tourne encore car il n'a pas été stoppé.

Le patron se décide à abandonner le navire quand l'eau arrive sur le pont et qu'il menace de couler. Il jette les bouées couronnes sur le radeau de sauvetage et y embarque.

C'est son fils qui verra couler le bateau. Gîtant d'abord sur l'AR Bd, il se retourne, se dresse ensuite étrave vers le ciel, reste ainsi quelques instants avant de disparaître plutôt doucement dans l'eau sans créer de remous en surface. Du matériel remonte en surface, des bailles à poisson, les 2 boîtes à lignes, la dizaine de ballons qui étaient amarrés sur la lisse à l'avant et qui l'ont arrachée en remontant à la surface après que le navire eut coulé. Ce matériel sera récupéré en même temps que les rescapés par leur sauveteur, « *LA GODAILLE* ».

Pendant les 2 heures, il y aura toujours au moins un navire à distance de vue, pourtant, malgré les signes et signaux qu'ils feront pour attirer l'attention (fusées à main, miroir de signalisation, mouvements de pagaies...), les deux hommes ne seront pas repérés par les autres navires. Le patron s'étonne alors que le radeau de sauvetage soit noir, que les arceaux de tente soient difficiles à mettre en place et que, par conséquence, la toile rouge de la tente ne soit guère visible sur l'eau. Le patron songe à économiser les fusées pour la nuit pendant laquelle, pense-t-il, elles seront plus visibles qu'en plein jour. Il fait froid car les 2 hommes ont retiré leurs cirés pour capeler les brassières de sauvetage avant d'embarquer dans le radeau. Il n'y a pas de provision. Enfin, quelqu'un voit les épaves dérivantes puis le radeau de sauvetage en regardant plus loin, ce qu'il a d'abord pris pour un oiseau.



Les deux hommes sont récupérés, choqués, mais sains et saufs, à bord de « *LA GODAILLE* ».

## 6.4 Synthèse

En conclusion, les enquêteurs considèrent que l'origine principale du naufrage du « *LE NAUTILUS* » résulte du changement du mode de pêche, celui des arts traînants et de la pose de lignes de fond, à bord d'un navire dont les équipements d'origine n'étaient pas adaptés. Ainsi, le montage du vivier à bord a pu être défectueux et être à l'origine de la voie d'eau alors que l'envahissement a été identifié comme la cause conjoncturelle certaine et déterminante du naufrage.

Si pour le patron cette modification de structure paraissait peu importante tant sur le plan de la réalisation des travaux que celui de leurs coûts, il n'en demeure pas moins qu'il aurait dû en faire déclaration à l'autorité maritime compétente, et ceci pour plusieurs raisons :

- 1/ cette modification de structure du navire impliquait une modification du devis de poids du navire, un changement de la stabilité et un encombrement du pont ne favorisant pas les déplacements à bord.
- 2/ La diminution de stabilité occasionnée par l'adjonction d'un vivier sur le pont (modification de la pratique de pêche) est un facteur qui aurait pu devenir aggravant dans le cas d'un éventuel accident par mauvais temps.
- 3/ La polyvalence d'activités peut devenir dangereuse en raison de la multiplicité des équipements nécessaires à bord.

## 7 RECOMMANDATIONS

**7.1** Le *BEA*mer souligne à nouveau les conséquences dommageables pour la sécurité maritime de certaines modalités actuelles de la politique commune des pêches, visant à la réduction des capacités de capture.

En effet, les difficultés d'obtention du permis de mise en exploitation (P.M.E.) et les limitations des prises conduisent les professionnels soit à transformer des navires achetés d'occasion, soit à exploiter des navires vétustes faute de pouvoir en construire des neufs.

Or, compte tenu de l'évolution des techniques et du matériel de pêche, les modernisations ou les transformations donnent rarement des résultats satisfaisants en termes de sécurité.

C'est pourquoi, le *BEA*mer recommande que la construction d'unités neuves (en tenant compte des critères actuels de la réglementation en matière de stabilité) soit favorisée plutôt que la transformation de navires existants ou la surexploitation de navires vétustes.

**7.2** Les enquêteurs recommandent qu'une attention particulière soit apportée avant toute prise de décision visant au changement de métier d'un navire de pêche, voire même au changement de la région d'activité du navire pour laquelle il a été construit. Ils préconisent d'organiser une concertation entre les divers partenaires en cause - vendeur du navire, acheteur, exploitant, patron, administration maritime, chantier naval, bureaux d'études et toute autre partie concernée – pour déterminer de l'opportunité et de la capacité du navire à subir les transformations nécessaires pour exercer une activité de pêche différente (et/ou) dans une nouvelle zone de pêche.

Cette concertation permettrait d'analyser les différentes situations de chargement, d'envisager et d'évaluer la répartition des poids (matériel de pêche, captures, pontée, lest éventuel...) ; l'étude devrait prendre en compte les situations les plus défavorables du point de vue de la stabilité dans tous les cas d'exploitation.

**7.3** L'utilisation du radeau de sauvetage du « *LE NAUTILUS* » n'est pas un cas isolé mais un nouvel exemple qui conduit le *BEA*mer à recommander, afin d'améliorer les conditions de mise en œuvre, d'utilisation et de repérage des canots de survie :

**7.3.1** De trouver à bord des emplacements permettant une meilleure accessibilité des radeaux de sauvetage. Aujourd'hui, ils sont placés là où ils gênent le moins l'exploitation du navire. L'idée qui doit prévaloir pour le choix de leur emplacement doit être : où placer ces canots à bord pour qu'ils soient le plus facilement accessibles en cas d'urgence ?

Si, pour des raisons structurelles propres au navire, il ne peut être trouvé un endroit facile d'accès et compatible avec l'exploitation, et qu'il faille placer le radeau sur le rouf passerelle, l'accès à cet endroit devra être facilité sur tous les navires actuellement en service par la mise en place de mains courantes, de marchepied ou de toute aide qui permettra la mise en œuvre rapide et en sécurité maximale, de ce radeau de sauvetage.

**7.3.2** Pour les navires neufs ou ceux qui subissent des transformations importantes, d'inclure au niveau des chantiers et bureaux d'études une étude de l'emplacement du radeau de sauvetage dès la conception du navire, étude qui prendra également en considération l'ergonomie du navire.

**7.3.3** D'axer la formation des équipages des navires de pêche sur les procédures d'urgence d'évacuation et à l'utilisation des engins de sauvetage.

**7.3.4** Aux équipages des navires de pêche, d'accorder une plus grande importance à la veille extérieure.

**7.4** Le *BEA*mer recommande qu'une attention particulière soit portée sur l'installation des alarmes de niveau afin d'empêcher leur désactivation et de favoriser les systèmes à sécurité positive.

# **LISTE DES ANNEXES**

## **A. Décision d'enquête**

## **B. Cartographie**

**Décision d'enquête**



Ministère de l'équipement,  
des transports, de  
l'aménagement du  
territoire, du tourisme  
et de la mer

Bureau d'enquêtes  
sur les événements  
de mer (BEAmer)

Bureau d'enquêtes  
sur les événements  
de mer (BEAmer)



Bureau d'enquêtes  
sur les événements  
de mer (BEAmer)

Paris, le 09 JUIL. 2004  
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL

000170

### DÉCISION

Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer p.i ;

- 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 11 mai 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le compte rendu d'événement de mer établi le 15 juin 2004 par le centre de sécurité des navires de l'Ille et Vilaine / Côtes d'Armor.

### DECIDE

**Article unique** : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les conséquences qu'il comporte pour la sécurité maritime, le naufrage survenu le 14 juin 2004 en Baie de Saint-Brieuc du chalutier-coquillier « LE NAUTILUS » immatriculé à Saint-Brieuc, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

BEAmer  
22, rue Monge  
75005 PARIS  
téléphone :  
+ 33 (0) 140 813 824  
télécopie /fax :  
+ 33 (0) 140 813 842  
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

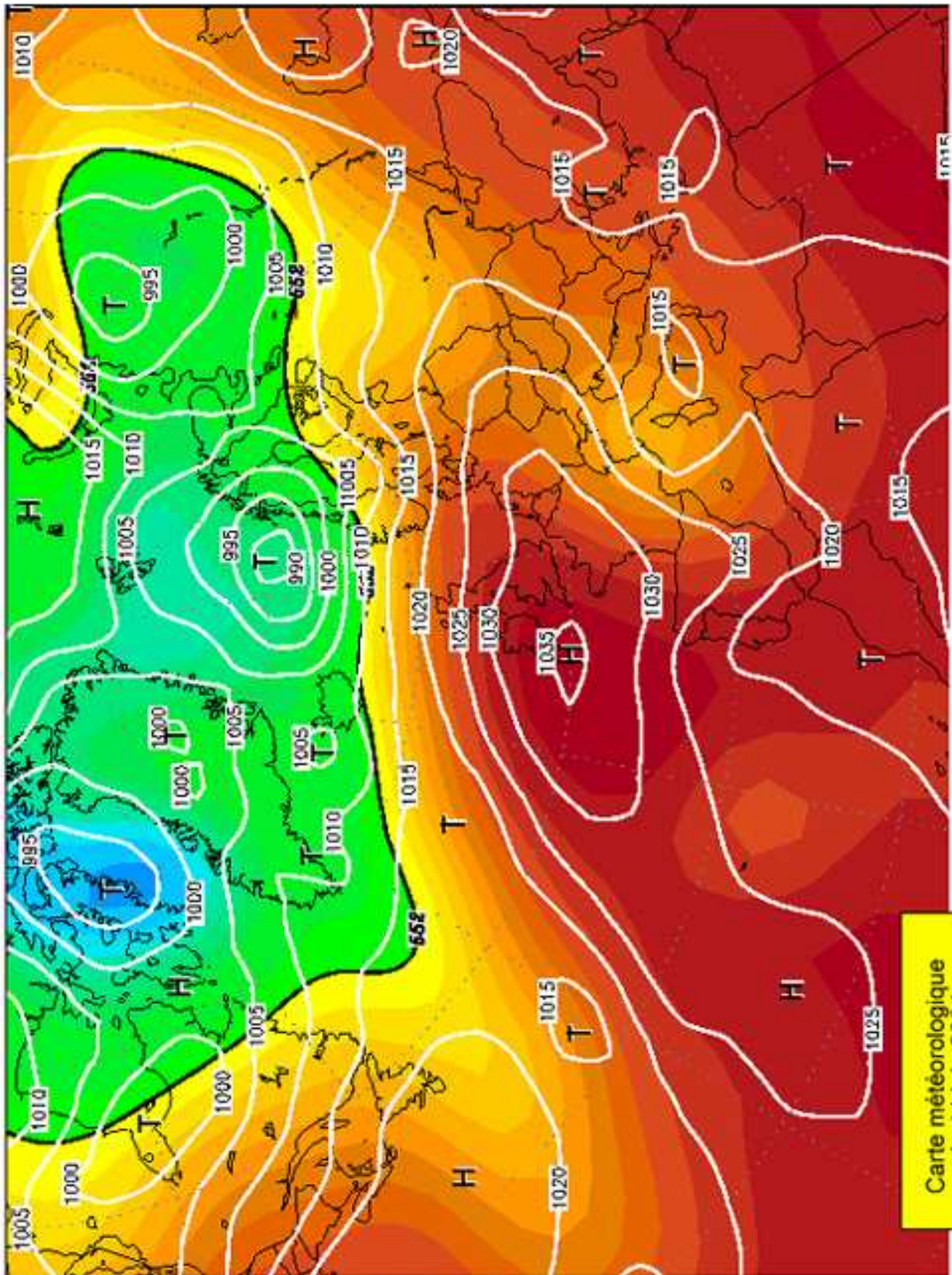
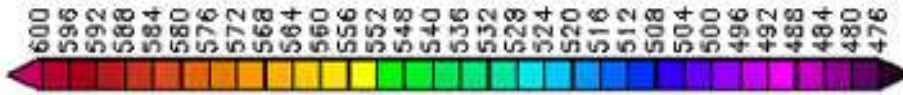
L'administrateur en chef  
de 1<sup>ère</sup> classe des affaires maritimes  
Germain VERLET

### Cartographie











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)