



Récapitulatif des synthèses d'évènements de mer

Année 2004

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 1/2004

BEA/RIP n° 1/2004

ECHOUEMENT D'UN CHALUTIER

Circonstances : Un chalutier en plastique de 12 m en provenance de l'HERBAUDIÈRE s'échoue de nuit sur un fond de sable à marée descendante aux abords immédiats de la Pte de PENCHATEAU. Le patron contacte la SNSM et demande assistance immédiate. Malgré l'intervention rapide (dans les 10 min.) du canot de sauvetage, il faut attendre le flot suivant et avoir recours à l'aide d'un autre canot de sauvetage. Les motopompes des canots sont transbordées à bord du chalutier et la remise à flot est entreprise par un délicat remorquage entre les têtes de roches. Au matin, avec le flot, le chalutier est dégagé. En avarie de barre il est alors remorqué au CROISIC où il accoste en fin de matinée.



Paramètres océano-météorologiques : Marée de coefficient 62 avec 3,40 m de hauteur d'eau au moment de l'échouement. PM LE POULIGUEN 4,67 m à 0h24 Z et BM 1,53 m à 6h15 Z. Coefficients croissants et conditions météorologiques inconnues.

Remarques :

- 1) La procédure d'alerte et de demande d'assistance n'est pas conforme au SMDSM.
- 2) Le navire a pu être sauvé grâce à des conditions de vent et de mer maniables.
- 3) Equipage de 4 hommes expérimentés, mais pas toujours qualifiés et à jour de leur visite médicale d'aptitude professionnelle.

Causes de l'échouement : Le facteur initial n'a pas pu être déterminé *a posteriori*.

Conséquences : Avarie de gouvernail et voie d'eau.

Leçons à tirer :

- 1) Toute demande d'assistance doit être faite selon les procédures prévues par le SMDSM ; il en va de l'organisation des secours et de leur efficacité.
- 2) Les marins sont tenus d'être à jour de leur visite médicale.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 3/2004

BEA/RIP 4/2004

Homme à la mer ~ UNE VICTIME

Circonstances : Environ une heure après la basse mer, le CROSS CORSEN est informé à 9h33 par un navire de pêche qu'un sexagénaire est tombé à la mer dans l'embouchure d'une rivière. Il s'agit d'une barge ostréicole de 4,85 m. Après mise en oeuvre immédiate d'un hélicoptère avec des plongeurs, d'un canot de sauvetage et des pompiers la victime est retrouvée environ une heure et demie après que l'alerte ait été donnée. Elle ne pourra pas être réanimée.

Paramètres océano-météorologiques : Marée de morte-eau moyenne (C = 48), début du courant de flot < 2 nds. Bonne brise de NNW en mer, ciel couvert et bonne visibilité. Température de l'eau environ 12°C.

Remarques :

- 1) La température de la mer, déjà assez basse, ne favorise pas la survie, même en rivière. La victime a pourtant été retrouvée en deçà du temps moyen de survie qui est d'environ 3 heures à 10°C.
- 2) Les circonstances de l'accident ne sont pas connues. L'accident a eu lieu en rivière. Il n'est pas établi si la victime était seule à bord.
- 3) En supposant que la victime ait su nager, l'accident s'étant produit à l'embouchure relativement étroite d'un fleuve côtier, au moment du flot, la distance à parcourir pour rejoindre la côte était d'environ 500 m.
- 4) L'immatriculation de l'embarcation est celle d'un navire de plaisance qui aurait été utilisé professionnellement comme barge ostréicole.
- 5) Pour des raisons propres au métier, les barges ostréicoles sont dépourvues de filières limitant les risques de chute à la mer, en outre leur pont peut être rendu très glissant par la présence d'eau et de vase.

Causes de la chute à la mer : Le facteur initial n'a pas pu être déterminé *a posteriori*.

Conséquence : Décès de la victime.

Leçon à tirer : Le port systématique d'un VFI et la présence de moyens fixes de remontée à bord sont de nature à limiter les conséquences d'une chute à la mer.

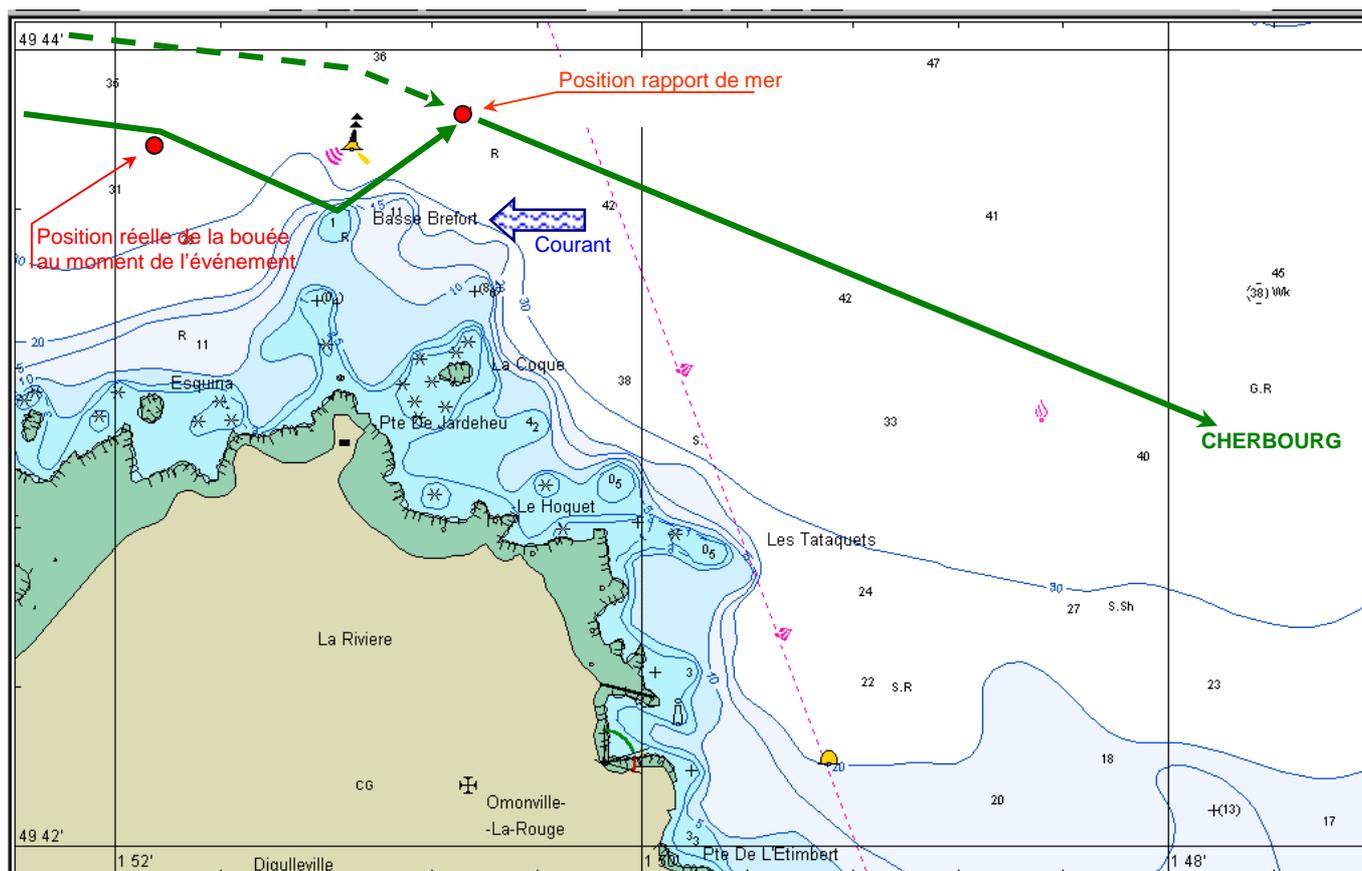
SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 4/2004

BEA/RIP n° 5/2004

TALONNAGE & VOIE D'EAU D'UN CHALUTIER

Circonstances : Suite à une avarie de moteur principal, un chalutier en acier de plus de 20 m fait route retour à allure réduite de sa zone de pêche des CASQUETS à CHERBOURG. Vers 3h15, suite à une disjonction de son circuit électrique, le navire est en dérive et se trouve privé de ses appareils radioélectriques. A peine l'installation est-elle relancée, que le navire talonne brusquement. Dans l'immédiat, aucune voie d'eau ou avarie n'est constatée. Peu de temps après, l'alarme d'invasion de la cale machine se déclenche : de l'eau sort du trou de sonde de la caisse gazole bâbord, ouvert malgré le contrepoids de fermeture automatique. Après obturation du trou de sonde, la voie d'eau est maîtrisée et la cale machine asséchée. Le navire accoste à CHERBOURG vers 5 heures sans autre incident et sans avoir averti le CROSS. Le surlendemain, vers 2 heures, nouvelle alarme d'invasion de la cale machine. Les pompes du bord n'étant pas la voie d'eau, les pompiers interviennent vers 2h30. L'eau monte à mi-hauteur du moteur principal, noyant alternateur, boîtier de commande du pas de l'hélice et réducteur. Vers 4 heures la cale machine est asséchée. Mais la voie d'eau n'a pas la même origine que la veille, et les pompiers maintiennent leur action jusqu'à l'entrée en cale sèche du chalutier.



Paramètres météo-océanographiques : Marée de coefficient 58 avec une hauteur d'eau de 3,40 m à 3h15 (TU+1). Courant de jusant d'environ 1 nds portant à l'ouest.

Causes des voies d'eau :

- 1) Envahissement de la caisse gazole bâbord dû au talonnage.
- 2) Les raisons de l'envahissement de la cale machine, navire à quai, ne sont pas dues à la déchirure de la caisse gazole. Elles semblent dues à une mauvaise disposition des circuits d'assèchement et probablement une défaillance du circuit eau de mer.

Remarques :

- 1) Un AVURNAV signalait la bouée déradée de 0,5 mille dans l'ouest. Habitué des lieux, le patron a fait route pour passer au plus près de la bouée cardinale nord de la BASSE BREFORT.
- 2) L'avarie de moteur et l'absence d'aides radioélectriques nécessitaient une vigilance accrue.
- 3) Trois des six hommes d'équipage ne sont pas à jour de leur visite médicale annuelle ; l'un d'eux n'a aucun titre de formation générale ou maritime.

Conséquences :

- 1) Coque et appendices : Déchirure du bordé de coque, enfoncement du bordé jusqu'à la tuyère d'hélice, avaries à la tuyère d'hélice et aux pales d'hélice, avaries au safran.
- 2) Compartiment moteur : nombreux appareils à contrôler et à visiter.
- 3) Immobilisation du navire.

Leçons à tirer :

- 1) Le signalement de tout incident de mer au CROSS le plus proche est impératif.
- 2) Les AVURNAV doivent être systématiquement exploités.
- 3) La précision et l'exhaustivité des rapports de mer est une nécessité.
- 4) L'aptitude à naviguer sans aides radioélectriques doit être entretenue.
- 5) Mettre le navire au mouillage en cas de dérive près de terre.
- 6) Les trous de sonde doivent être fermés à la mer.
- 7) Une bonne connaissance des circuits eau de mer permet de prendre les mesures appropriées.

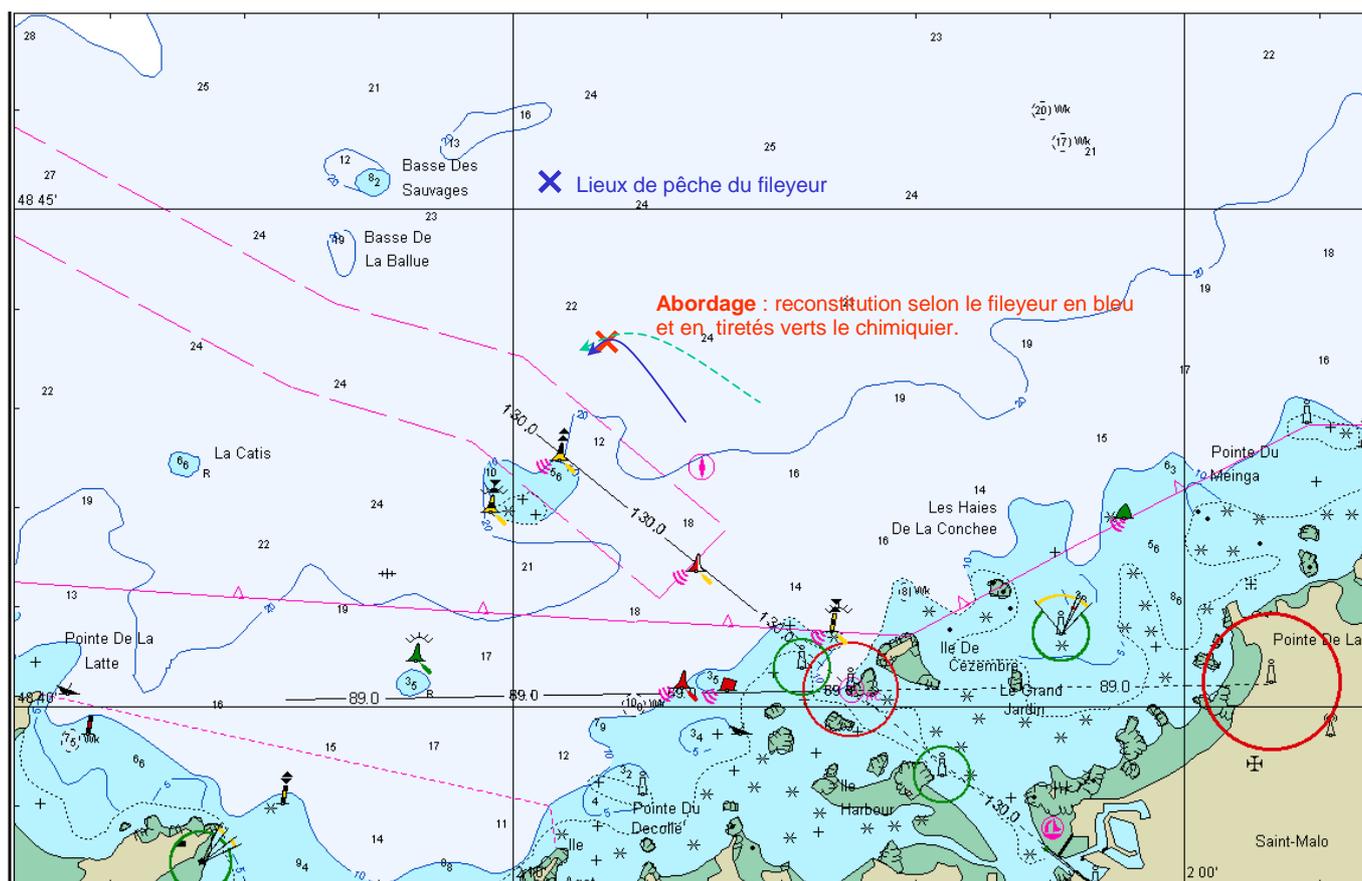
SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 5/2004

BEA/RIP n° 6/2004

ABORDAGE ENTRE UN FILEYEUR & UN CHIMIQUIER

Circonstances: Un catamaran fileyeur (construction plastique, longueur 12,0 m) sort à 10h35 de l'écluse de SAINT-MALO et fait route à 8 nds vers ses lieux de pêche. Quelques minutes plus tard, un navire chimiquier (longueur 90,0 m) appareille du même port. Après avoir débarqué son pilote il met en route libre à 11h15 aux abords N de la bouée d'atterrissage ; la machine est réglée à 12 nds. Le fileyeur, en route au 320, est rattrapé sur son Td AR par le navire de commerce, lui-même gouvernant au 300. A 11h28 les deux navires entrent en collision après que chacun d'eux ait entrepris une manœuvre de dernière minute. Le navire de pêche est abordé violemment à Td à hauteur de son vire-filet et rague de l'avant à l'arrière bâbord du chimiquier. Le navire de pêche, escorté par le canot SNSM, rentre par lui-même au port malgré d'importantes avaries. Le chimiquier est retenu sur rade quelques temps en vue de procéder aux débuts de l'enquête mais les conditions météorologiques se dégradent et il devient dangereux d'y embarquer. Une inspection MOU est alors prévue à son port de destination et il est libre de remettre en route à 16h15.



Paramètres océano-météorologiques : Pleine mer à 12h07 (C = 57), courant portant à l'E. Vent frais de SW levant une mer agitée. Bonne visibilité et ciel couvert.

Causes : Mauvaise interprétation du RIPAM et inefficacité de la veille

Remarques :

- 1) De nombreuses contradictions ont été relevées dans les rapports de mer des deux navires.
- 2) La position de l'abordage se trouvant hors du chenal de navigation des navires transportant des matières dangereuses, l'abattée à gauche du chimiquier était sans doute destinée à y revenir.
- 3) Le chimiquier rattrapait le navire de pêche : aux termes de la règle 13 du RIPAM, il lui appartenait de manœuvrer.

Conséquences :

- Importantes avaries pour le fileyeur

Leçons à tirer :

- 1) Le RIPAM doit être particulièrement bien connu et interprété. La règle 8a qui prévoit que *la manœuvre pour éviter un abordage soit si les circonstances le permettent, exécutée franchement, largement et conformément aux bons usages maritimes* était facile à respecter du fait que les navires se trouvaient en eau libre.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 6/2004

BEA/RIP n° 7/2004

NAUFRAGE D'UNE YOLE DE PÊCHE AVEC DISPARITION DU PATRON ET DE L'EMBARCATION

Circonstances: Au cœur de l'hiver, et en dépit d'une mauvaise météo, le patron et unique marin d'une yole de pêche de 6,80 m bien motorisée, appareille vers 6 heures pour la journée avec le flot de mi-marée pour pêcher la civelle au moyen d'un cadre placé à l'avant de son bateau. Sa zone de pêche est en estuaire. Dans la soirée, son mareyeur ne l'ayant pas vu venir proposer le produit de sa pêche donne l'alerte. D'importants moyens sont alors mis en œuvre : patrouilles terrestres du CODIS, moyens SNS, hélicoptère et plusieurs navires de pêche locaux. Les recherches entreprises ne permettront de pas de retrouver la yole et son patron.

Paramètres océano-météorologiques : Marées de coefficients 62 à 57. Avis de grand frais d'ouest en cours.

Remarques :

- 1) Selon la marée, les conditions météo peuvent lever une mer très dure et dangereuse en estuaire par petits fonds.
- 2) La pêche à la civelle est un métier particulier, très localisé.
- 3) Le patron, âgé d'une cinquantaine d'années, était un familier des lieux.
- 4) La yole en plastique, construite en 1977 était à jour de sa visite de sécurité. Elle était équipée d'un moteur de 36 kW et armée à la petite pêche en 5^{ème} catégorie.
- 5) L'alerte a été donnée à bon escient.

Conséquences : Disparition du marin-pêcheur.

Leçons à tirer :

- 1) Une bonne connaissance des prévisions météorologiques et une bonne adéquation de ces conditions avec les caractéristiques du navire et des lieux sont des facteurs de sécurité essentiels.
- 2) Le port systématique d'un VFI est primordial, notamment pour ce type d'activité et lorsqu'elle est pratiquée en solitaire.

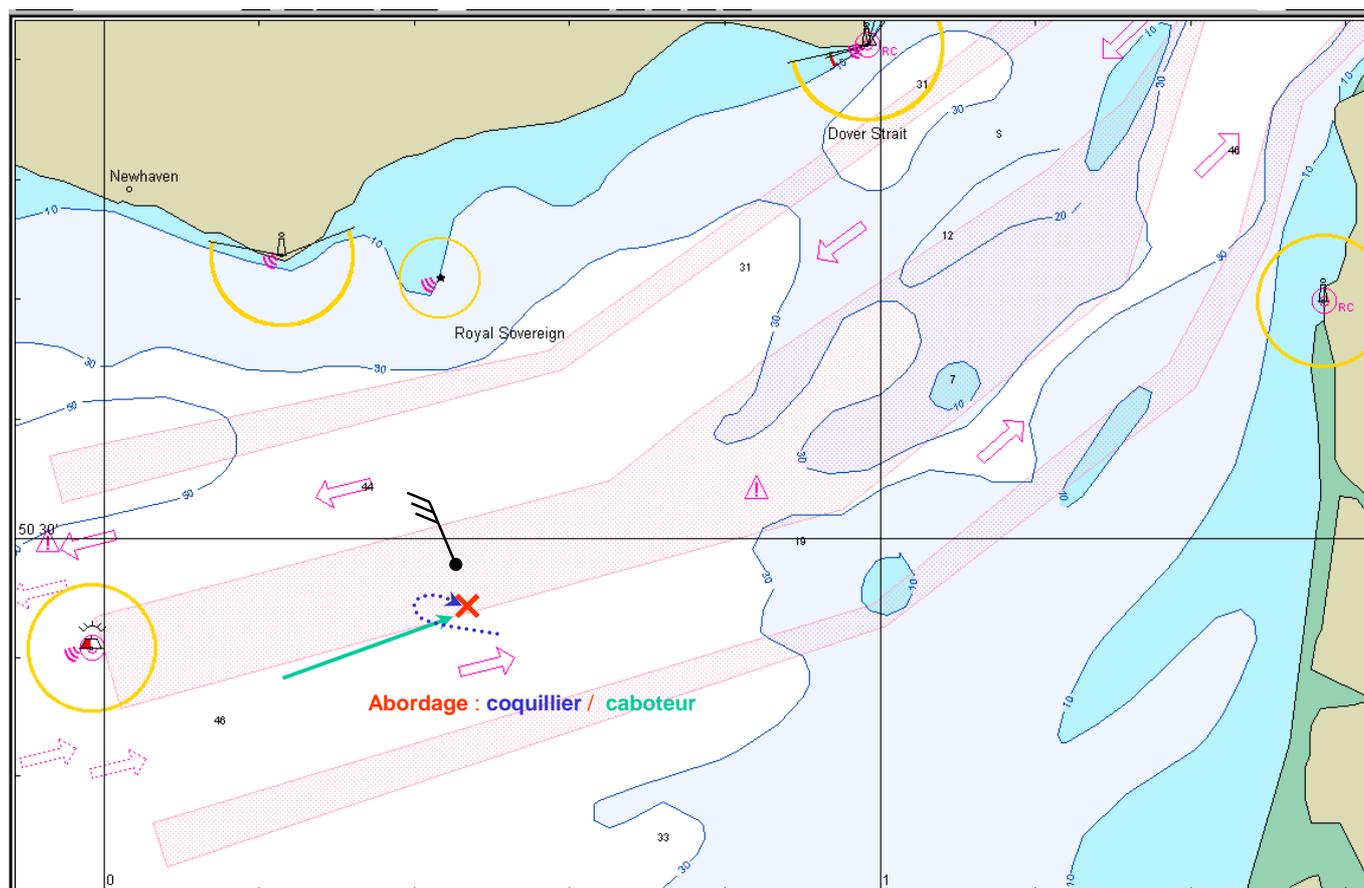
SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 7/2004

BEA/RIP 8/2004

ABORDAGE ENTRE UN COQUILLIER & UN CABOTEUR AUX ABORDS IMMÉDIATS DE LA VOIE NE DU D.S.T. DU PAS DE CALAIS

Circonstances : Un chalutier-coquillier de plus de 16 m se trouve par mauvais temps dans la voie NE du DST du Pas-de-Calais. Après avoir viré ses dragues cap au 280, il fait plus d'un demi-tour-par la droite, suite à un problème sur celle de bâbord. Il aborde alors un caboteur fluvio-maritime de 90 m. Ce dernier est en route au 070, en bordure extrême de la zone de séparation du DST. Les premières avaries constatées à bord du navire de pêche paraissent mineures, mais par la suite, il se déroutera vers un port proche et une motopompe devra être hélitreuillée pour étaler une voie d'eau.



Paramètres océano-météorologiques : Marée de coefficient 59, fin du courant de jusant portant au SW. Vent soufflant grand frais de secteur NNW sur mer forte, bonne visibilité et ciel couvert.

Causes : Défaut de veille et distances de sécurité trop faibles.

Remarques :

- 1) Au moment de l'abordage le caboteur était sorti de la voie NE et se trouvait dans la zone de séparation du trafic.
- 2) Mauvaise visibilité depuis la timonerie du navire de pêche.
- 3) L'unique essuie-glace de la timonerie du navire de pêche ne fonctionnait pas alors que les embruns limitant la visibilité.
- 4) L'ensemble de l'équipage du navire de pêche était expérimenté.

Conséquences : Navire de pêche immobilisé pour réparation de ses avaries.

Leçons à tirer :

- 1) Maintenir une veille efficace conformément au RIPAM
- 2) S'assurer, au moment d'entreprendre une manœuvre technique de pêche, qu'elle ne risque pas de surprendre un navire situé à proximité.
- 3) La visibilité est un facteur essentiel de sécurité, l'ergonomie de la timonerie doit être étudiée en conséquence.
- 4) L'équipement nécessaire à la veille (essuie-glace, hublots tournants, jumelles...) doit être maintenu en bon état.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 8/2004

BEA/RIP n° 9/2004

ACCIDENT MORTEL A BORD D'UN CHALUTIER

Circonstances: Le navire est un chalutier en bois de moins de 12 m armé par deux hommes. Il est en pêche par mauvais temps dans l'ouest de l'île de Groix. Dans la matinée, à la suite d'une croche, le patron commence à virer le chalut. Il s'absente quelques instants du treuil pour intervenir sur la barre et le moteur. A ce moment, le matelot se tenant près du treuil est en train d'enfiler sa veste de ciré. Le patron entend alors crier et constate que son matelot a été happé par le treuil. Son bras est arraché, il souffre d'une importante hémorragie. Le CROSS, alerté par le patron, met immédiatement en œuvre les secours ; l'équipe médicale d'une frégate de la marine Nationale arrive à bord du chalutier une quarantaine de minutes après l'accident. Elle ne pourra pas sauver le matelot.

Paramètres océano-météorologiques : Grand frais sur mer forte et bonne visibilité.

Cause de l'accident : Il est vraisemblable que les mouvements du navire sont à l'origine d'un déséquilibre de la victime qui a ainsi engagé sa veste de ciré dans le treuil.

Remarques :

- 1) Les deux hommes étaient expérimentés et remplissaient les conditions de formation professionnelle requises.
- 2) Le patron avait rappelé les règles de sécurité relatives à l'utilisation des treuils.

Conséquences : Décès du matelot.

Leçons à tirer :

- 1) La protection des appareils dangereux doit être menée par les concepteurs conformément à la législation et en étroite collaboration avec les utilisateurs.
- 2) Bien connaître les risques liés à l'utilisation de certains appareils est essentiel.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 9/2004

BEA/RIP n° 10/2004

CHUTE A LA MER DU PATRON D'UN CREVETTIER SUIVIE DE L'ECHOUEMENT DE SON EMBARCATION

Circonstances : Le crevettier est une embarcation en plastique de 7,15 m, armé par son seul patron dont la zone de pêche est située à proximité de la plage des Roches Noires. Vers minuit, en filant son chalut, le patron réalise que le hale à bord fait un tour sur la patte du chalut. Pour le dégager, il prend appui sur les funes. Un rouleau plus important fait gîter le navire et le patron, déséquilibré, tombe à la mer. Le navire termine sa route en allant s'échouer. Le patron réussit à se débarrasser de ses bottes et à nager jusqu'à la plage distante de 500 m environ. Il donne alors l'alerte. Trois autres navires de pêche et un canot de la SNSM interviendront en vain pour essayer de dégager le crevettier.

Paramètres océano-météorologiques : Marée de vive eau de coefficient 103 avec début de la tenue (1h48) du plein à 00h12, courant d'environ 1 nd portant à l'est. Température moyenne de la mer au printemps : 10°C. Petite brise d'ouest sur mer belle et très bonne visibilité.

Causes de l'accident : Mauvaise appréciation de la prise de risque.

Remarques :

- 1) Le patron est un marin expérimenté.
- 2) Ce pêcheur s'est trouvé dans des conditions limites, il a frôlé une hypothermie fatale comme le montre les indications suivantes extraites du Guide du Navigateur du SHOM (Annexe E – tome 3 p 221).

12.5.4.4. Durée de survie des personnes à la mer.

Le tableau donne la durée probable de survie d'une personne immergée sans équipement de protection thermique, dans une eau à la température indiquée.

Température de l'eau en °C	Durée probable de survie
Au-dessous de 2°	Moins de 3/4 d'heure
De 2° à 4°	Moins de 1 heure et 1/2
De 4° à 10°	Moins de 3 heures
De 10° à 15°	Moins de 6 heures
De 15° à 20°	Moins de 12 heures
Au-dessus de 20°	Durée indéterminée (en fonction de la fatigue)

Ces temps soulignent la nécessité de prendre des mesures rapides. Elles ne constituent pas une limite de durée arbitraire des recherches entreprises. Certaines personnes peuvent en effet largement dépasser la durée probable de survie.

Conséquences : Perte du crevettier.

Leçons à tirer :

- 1) Cet accident montre qu'à bord des petits navires, et en particulier de ceux qui sont armés en solitaire, le port d'un VFI est indispensable.
- 2) Le port d'un VFI peut être utilement être associé à :
 - Une balise SARSAT individuelle
 - Une VHF étanche et portable
 - Une télécommande étanche d'arrêt d'urgence de la propulsion.
- 3) L'ergonomie des petits navires doit être parfaitement adaptée aux conditions de travail.



SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 10/2004

BEA/RIP n° 11/2004

VOIE D'EAU A BORD D'UN CHALUTIER

Circonstances : Alors qu'il chalute en baie de SAINT BRIEUC, le patron d'un chalutier en bois de moins de 12 m est alerté à 11h40 par l'alarme de niveau d'eau dans la cale machine. Constatant que le niveau monte relativement vite, il alerte aussitôt le CROSS et deux autres navires de pêche. Il demande assistance et dispose le circuit d'assèchement. La cale machine est rapidement asséchée, mais l'origine de l'invasion n'ayant pas été identifiée, le patron décide de stopper l'ensemble de son installation et ferme toutes les prises d'eau et vannes de coque. A 12h15 il passe la remorque à l'un des deux navires de pêche venus l'assister. Le convoi fait route terre. A 13h37 une vedette SNSM est à couple, parée à mettre en œuvre une pompe d'épuisement. Le convoi accoste à 14h50 et le chalutier est mis à quai.

Paramètres océano-météorologiques : Marée de morte eau (C = 41) avec PM ERQUY de 9,05 m à 17h48. Jolie brise d'WSW sur mer peu agitée et bonne visibilité.

Origine de la voie d'eau : Mauvais état de la vanne et du clapet de non-retour du circuit d'assèchement de secours par la pompe de lavage.

Remarques :

- 1) Le circuit défectueux n'avait pas été inspecté depuis au moins 3 ans.
- 2) Une vanne 3 voies à l'aspiration de la pompe de lavage aurait évité la voie d'eau et simplifié la mise en œuvre du circuit d'assèchement de secours. Le chalutier, construit en 1977, n'était pas astreint à cette disposition. Dans le cas présent elle se serait avérée utile.
- 3) Bonnes réactions du jeune patron en ce qui concerne aussi bien la demande d'assistance que la conduite de son installation. Toutefois, il est probable qu'après assèchement, un examen un peu plus approfondi lui aurait permis d'identifier l'origine de la voie d'eau.

Leçons à tirer :

- 1) Ce type d'événement de mer, à caractère récurrent, montre la nécessité du bon entretien des circuits eau de mer et une très bonne connaissance de ceux-ci par le personnel de conduite.
- 2) L'installation d'une vanne trois voies pour l'assèchement de secours par la pompe de lavage est maintenant réglementaire pour les navires neufs. Elle est souhaitable sur les navires anciens.
- 3) La pertinence des réactions du patron a sauvé l'équipage. Elle met en évidence l'importance de la formation de base, de la connaissance du navire et de l'entraînement pour éviter qu'un incident ne dégénère en accident.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 11/2004

BEA/RIP n° 12/2004

SUITE A UNE IMPORTANTE VOIE D'EAU NAUFRAGE D'UN CHALUTIER

Circonstances : En fin d'après midi l'alarme d'invasion du compartiment moteur retentit dans la timonerie d'un chalutier acier de 17,3 m, alors qu'il chalute aux abords SSE de Belle-Île. Il est constaté une importante voie d'eau qui provoquera rapidement l'arrêt du moteur principal, puis celui du moteur auxiliaire. En même temps, une demande d'assistance est immédiatement faite au CROSS. Le mécanicien, gêné par le niveau de l'eau, ne parvient pas à fermer la prise d'eau bâbord, difficile à atteindre. Le navire sombre par 50 m de fond 1 heure après. Son équipage, revêtu de combinaisons de survie, a embarqué dans les deux radeaux de sauvetage. L'équipage est rapidement recueilli sain et sauf par un canot de sauvetage SNSM.

Conditions océano-météorologiques : Petite brise d'WSW sur mer peu agitée. Bonne visibilité.

Remarques :

- 1) Navire de 24 ans
- 2) Permis de navigation et certificat de franc-bord renouvelés récemment, mais non sans difficultés. Préalablement, de nombreuses prescriptions avaient été faites et tendaient à montrer que le navire était insuffisamment entretenu.
- 3) Le dossier du navire révèle que le navire avait subi une refonte complète 5 ans auparavant. Aucun devis ou rapport de travaux ne mentionne le remplacement des anodes.
- 4) Le mécanicien est le 4^{ème} propriétaire (copropriété avec une entreprise de pêche)
- 5) Bonne réaction du patron qui fait enfilez les combinaisons de survie et prépare l'évacuation à temps.

Causes du naufrage :

Selon le mécanicien, la voie d'eau proviendrait :

- de la prise d'eau bâbord
- ou d'une importante plaque de rouille qui se serait détachée du bordé au même endroit, ouvrant ainsi une brèche

Ceci peut être corroboré par le constat d'une forte corrosion laissant supposer un défaut d'entretien. Il reste que lors de la refonte du navire, l'épaisseur du bordé avait été contrôlée et que la peinture avait été entièrement refaite, aussi bien à l'intérieur du compartiment machine que sur les œuvres vives.

Conséquences : Perte totale du navire.

Leçons à tirer :

- 1) La visites des prises d'eau et vannes de coque à chaque mise à terre du navire est recommandée, que ce soit lors de mises à sec réglementaires ou pour toute autre motif. Repeindre après visite avec les meilleures peintures
- 2) Les anodes de coque ont un rôle important en matière de prévention de la corrosion. Il faut donc ne pas hésiter à augmenter leur nombre, veiller à ce qu'elles soient bien conformes aux spécifications, surveiller leur état et les remplacer à temps.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 12/2004

BEA/RIP 13/2004

NAUFRAGE D'UN LIGNEUR

Circonstances : Alors qu'il fait route, en fin de nuit, un ligneur en bois de moins de 12 m talonne pratiquement à l'étrave de basse-mer aux abords de la Pte de Digolet (nord-est de La Pallice). Une voie d'eau est signalée par l'alarme d'invasion, mais elle ne peut pas être étalée par les pompes du bord. Le patron demande assistance et fait route pour s'échouer à proximité. Dans l'heure qui suit, pompiers et SNSM, ainsi qu'un hélicoptère, interviendront pour déposer une motopompe, qui s'avérera insuffisante, et treuiller les deux marins. Le ligneur, presque totalement submergé à la pleine-mer, subira de grosses avaries du fait de son échouement. Il sera renfloué dans les jours suivants.

Conditions océano-météorologiques : Marée de morte eaux (C = 44) avec PM LA PALLICE à 1h05 / 4,85 m et BM à 6h20 / 2,52 m. Jolie brise d'WqNW sur mer agitée et bonne visibilité.



Remarques :

- 1) L'examen des avaries montre que le ligneur a talonné sur des bouchots tandis que le rapport de mer le situe plus dans l'ouest des bouchots figurant sur les cartes.
- 2) Selon la carte, à l'heure de l'événement, la profondeur était de l'ordre de 4 m ce qui, même par mer agitée, pouvait laisser suffisamment d'eau sous la quille d'un navire de ce type.
- 3) La courroie d'entraînement de la pompe de cale, immergée du fait de la voie d'eau, patinait sur la poulie, diminuant ainsi son efficacité.
- 4) Bonnes réactions du patron quant au port des brassières de sauvetage, la demande d'assistance et la décision d'échouer son navire dans le but d'essayer de le sauver.

Causes : Imprécision de la navigation.

Conséquences : Très grosses avaries de coque, importants travaux de remise en état ou de remplacement en mécanique et électronique conduiront sans doute l'assureur à déclarer le navire, relativement ancien, en perte totale.

Leçons à tirer :

- 1) La familiarité des lieux ne doit pas conduire à négliger de prendre suffisamment « large » lorsque la mer est déjà formée et que les vents portent à terre.
- 2) La tension des courroies de transmission doit être vérifiée fréquemment, de sorte que les auxiliaires fonctionnent au mieux en toutes circonstances.

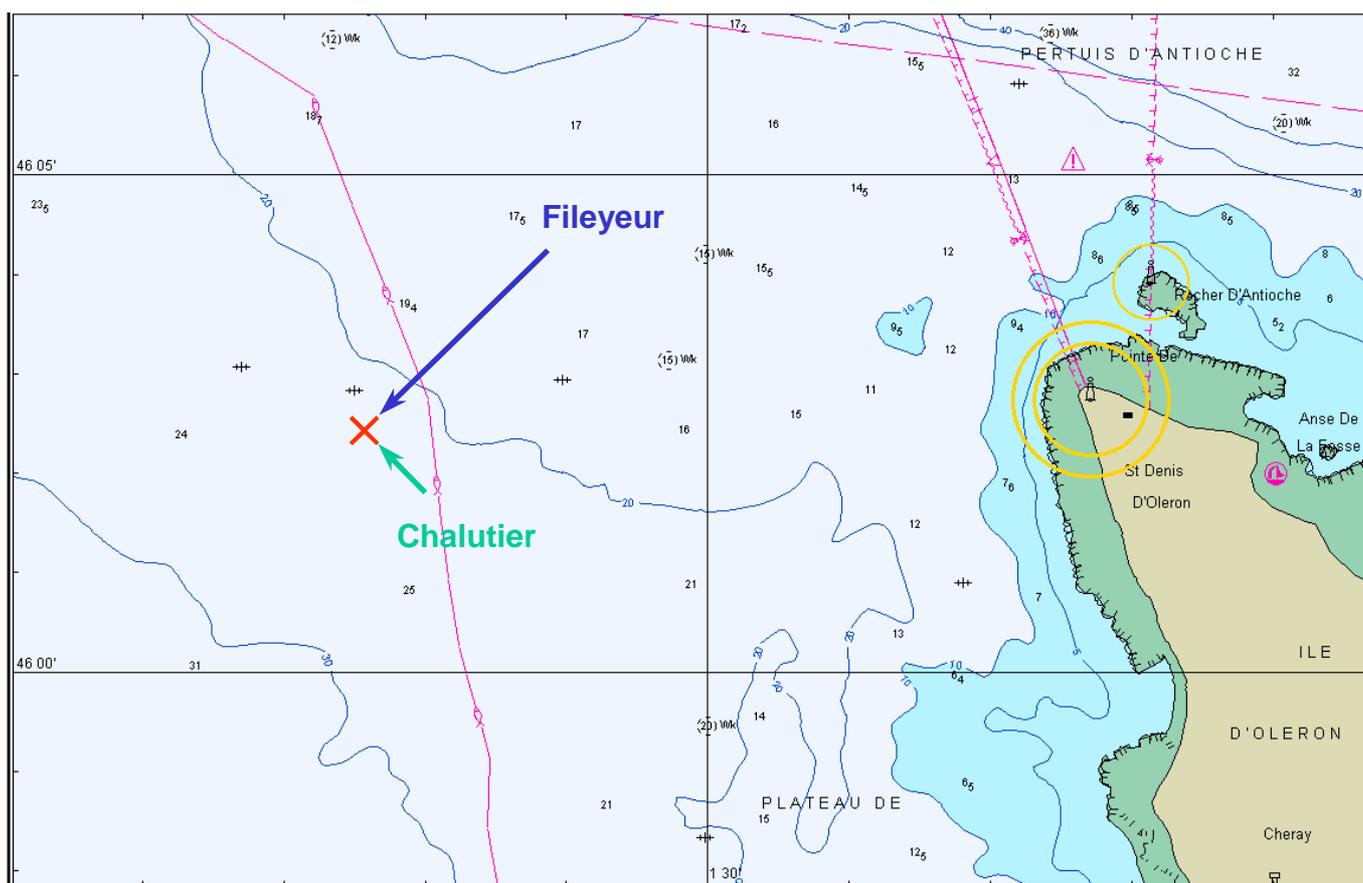
SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 13/2004

BEA/RIP n° 14/2004

ABORDAGE ENTRE CHALUTIER & FILEYEUR

Circonstances : Au cœur de la nuit, alors qu'il est en pêche, en route au NW, un chalutier en acier de 15,1 m a sa fune Td happée par un fileyeur en acier de 20,5 m qui fait route au SW vers ses lieux de pêche. La fune, engagée sur le sabot du sondeur du fileyeur, se rompra après que le chalutier ait été heurté par l'étrave du fileyeur, au niveau de son portique. Le fileyeur reprend sa route sans avoir établi de contact avec le chalutier. Les communications entre les deux navires seront établies plus tard par le CROSS qui avait été immédiatement alerté par le chalutier.



Conditions météorologiques : Bonne brise d'WNW sur mer agitée. Bonne visibilité.

Remarques :

- 1) Le chalutier était privilégié aux termes du RIPAM.
- 2) L'homme de quart du fileyeur n'avait pris que peu de repos (2 heures) avant son quart.
- 3) Mauvaise visibilité depuis la timonerie du fileyeur aggravée sur bâbord par un pare-soleil destiné à rendre les écrans plus lisibles.
- 4) Rapport de mer du fileyeur trop succinct.
- 5) Pas d'alarme radar à bord du fileyeur (non utilisée pour un radar, hors service pour l'autre).
- 6) Un matelot inapte à la veille à bord du fileyeur.
- 7) Les rapports de mer ne permettent pas de reconstituer clairement les routes des navires.

Causes : Veille inefficace à bord des deux navires

Conséquences :

- 1) Pour le chalutier, perte de la moitié de son chalut et d'un panneau de fond et avaries mineures de portique.
- 2) Aucune pour le fileyeur.

Leçons:

- 1) Il est indispensable que le personnel de quart soit en pleine possession de ses moyens, et notamment qu'il ait pris un repos suffisant afin d'assumer ses fonctions.
- 2) Il est rappelé aux patrons, qu'en cas d'abordage, l'assistance est une obligation.
- 3) Les rapports de mer doivent être rédigés avec soin.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 14/2004

BEA/RIP n° 15/2004

INCENDIE A BORD D'UN CREVETTIER

Rappel des faits : Un crevettier en bois de 9 m, construit en 1965, armé en petite pêche en 4^{ème} catégorie, est en pêche entre Deauville et Villerville depuis près de deux heures quand le moteur stoppe. Après avoir ouvert le panneau moteur, le patron constate que le compartiment est en feu et inaccessible du fait des flammes. Pour étouffer le feu, il referme aussitôt le panneau. Il alerte le CROSS qui déclenche les secours. Le patron et son matelot sont recueillis par un chalutier. Une vingtaine de minutes plus tard, un zodiac de la SNSM avec des pompiers est sur place. Le feu est alors éteint à l'extincteur et l'équipage regagne son navire. Le crevettier est pris en remorque.

Conditions océano-météorologiques : Marée Deauville coefficient 64, B.M. 16h08 (T.U.+2) / 2,68 m et P.M. 21h49 (T.U.+2) et 7,50 m. Légère brise de SW sur mer peu agitée, bonne visibilité (5 milles) avec ciel bas et couvert.

Remarques :

- 1) Bonne coordination des différents moyens mis en œuvre : CROSS, Marins pompiers, CODIS, SNSM. et le chalutier ayant recueilli l'équipage.

Causes : Rupture d'un tuyau d'injecteur.

Conséquences :

- 1) Tuyau d'injecteur à remplacer
- 2) Installation électrique à refaire
- 3) Durites à remplacer
- 4) Calorifugeage de l'échappement à refaire

Leçons:

- 1) La bonne disposition des tuyautages, la présence d'écrans et de bacs de récupération, permettent d'éviter le contact du gazole ou de l'huile avec les parties les plus chaudes du moteur en cas de fuite ou de rupture de tuyautage.
- 2) L'entretien et la propreté d'un compartiment moteur sont des gages de sécurité. Le programme d'entretien défini par le constructeur doit être scrupuleusement suivi.
- 3) Intérêt de suivre au moins une formation élémentaire de lutte contre le feu.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 15/2004

BEA/RIP n° 16/2004

ABORDAGE entre chalutiers**Rappel des faits :**

Dans le sud de l'Irlande, un chalutier français (A) de 23,40 m montre ses marques de pêche et chalute à 3 nds en route au 330. A 17h20 le patron remarque à 1,5 mille sur l'AR de son travers T^d un navire (B) en rapprochement cap à l'WNW (290 à 295) et tente de l'appeler sur la voie VHF 16 en l'identifiant par sa position. Renouvellement de l'appel à 1 mille, puis à 17h25 et 0,5 mille le patron réitère en vain sa tentative de prise de contact en y ajoutant des signaux sonores. Devant l'imminence de l'abordage, le patron de (A) tente de desserrer ses freins et filer ses funes. Le chalutier (A) est abordé peu avant 17h30 sur T^d au niveau de son portique. Sous le choc il gîte fortement sur B^d puis évite pour venir s'accoster au chalutier (B). Les funes, rappelant de T^d AR, sont coupées par le chalutier (B) qui se dégage alors. Les communications établies entre les deux navires tourneront court du fait qu'à bord de (B) personne ne s'exprime en anglais ou en français. L'antenne ondes moyennes du chalutier français étant tombée sous le choc de l'abordage le patron demandera par VHF au chalutier (C) d'assurer le relais de aux CROSS. A 18h10 contact avec le MRCC irlandais et à nouveau avec le chalutier (B). Pour ne pas créer d'obstruction, le patron du chalutier français (A) récupère le soir même une partie de son chalut et un panneau. Le lendemain à 6h30, en embarquant le second panneau il engage son hélice avec la partie du chalut encore à l'eau. En liaison (par téléphone INMARSAT) avec le CROSS il est convenu que le chalutier français (D) remorque le chalutier (A) vers Cobh, en rivièrre de Cork. A 9h30 par grand frais à coup de vent d'W, le train de remorque est établi ; il est constitué de 350 m de funes maillées sur la chaîne de mouillage, elle-même tournée sur deux bittes de l'AV. A 15h00 un remorqueur de port prend en charge le chalutier (A) pour l'accoster à 15h30. Après intervention d'un plongeur et vérification de l'absence d'avaries à l'hélice et au safran le patron, en accord avec son armateur, appareille à 18h00 par coup de vent d'W et mer forte. Il accostera à son port de retour habituel le 14 septembre.

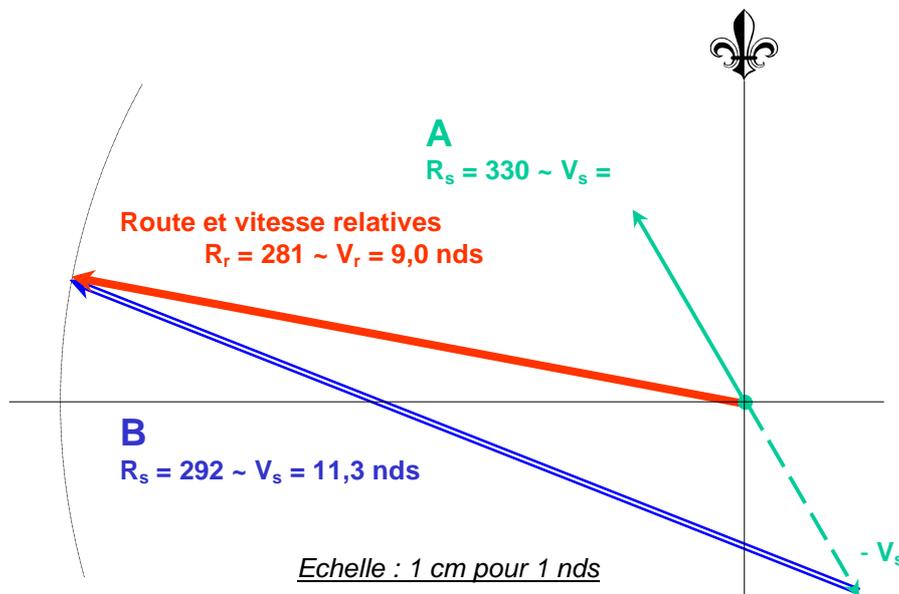
Conditions océano-météorologiques :

Vent frais d'W à SW sur mer agitée et ultérieurement forte. Bonne visibilité.

Remarques :

- 1) Le chalutier (B) est armé sous un régime anglo-espagnol.
- 2) Malgré ses tentatives de prévention le chalutier français (A) se trouvait pratiquement dans une situation sans issue.
- 3) Appeler directement sur la voie VHF 16 ou en ondes moyennes sur 2 182 kHz n'est pas conforme au SMDSM.
- 4) Un appel DSC à tous navires sous puissance réduite aurait peut-être permis d'établir une communication avec le chalutier anglo-espagnol (B).
- 5) L' AIS aurait pu permettre d'identifier beaucoup plus tôt le chalutier anglo-espagnol (B) et sans doute d'entrer efficacement en contact avec lui.
- 6) Identifier un navire par sa position n'est pas explicite car celui-ci peut ne pas disposer directement de cette information. De plus cette manière de faire implique une attention et une mémorisation sujettes à caution à bord des autres navires.
- 7) Attirer l'attention par des signaux sonores est conforme au RIPAM (règle 34d) mais pas forcément efficace compte tenu des timoneries souvent fermées et du bruit ambiant.
- 8) Le chalutier français (A) construit en 1986 armé à la pêche au large en 2^{ème} catégorie est à jour de ses visites et titres de sécurité. Son équipage expérimenté et bien formé est de cinq hommes.
- 9) Le chalutier français (A) était privilégié à double titre. D'une part en tant que navire en pêche (RIPAM 18a_{iii}), d'autre part en tant que navire rattrapé (RIPAM 13).
- 10) Le rapport de mer du chalutier français (A) expose clairement les faits et permet de déterminer

la route et la vitesse du chalutier (B). La construction vectorielle ci-contre montre que le chalutier (B) filait environ 11 nds. Il n'était donc pas en pêche.



Causes :

Absence de veille à bord du chalutier (B).

Conséquences :

Pour le chalutier (B) : avaries à l'étrave.

Pour le chalutier (A) :

- 1) Perte partielle du train de pêche
- 2) Chapes Bd et Td et supports faussés
- 3) Portique déformé en plusieurs endroits
- 4) Bordé de coque enfoncé sur l'A/ T^d du portique
- 5) Bouchain T^d enfoncé
- 6) Avaries à l'enrouleur de filet et son moteur
- 7) Hélice engagée et remorquage

Leçons:

- 1) Capitaines et patrons doivent s'assurer de la qualité et de la permanence de la veille.
- 2) Connaître et utiliser à bon escient le SMDSM.
- 3) La mise en place de cages d'hélice et ou de coupe orins contribuent à maintenir le potentiel de manœuvre d'un navire.

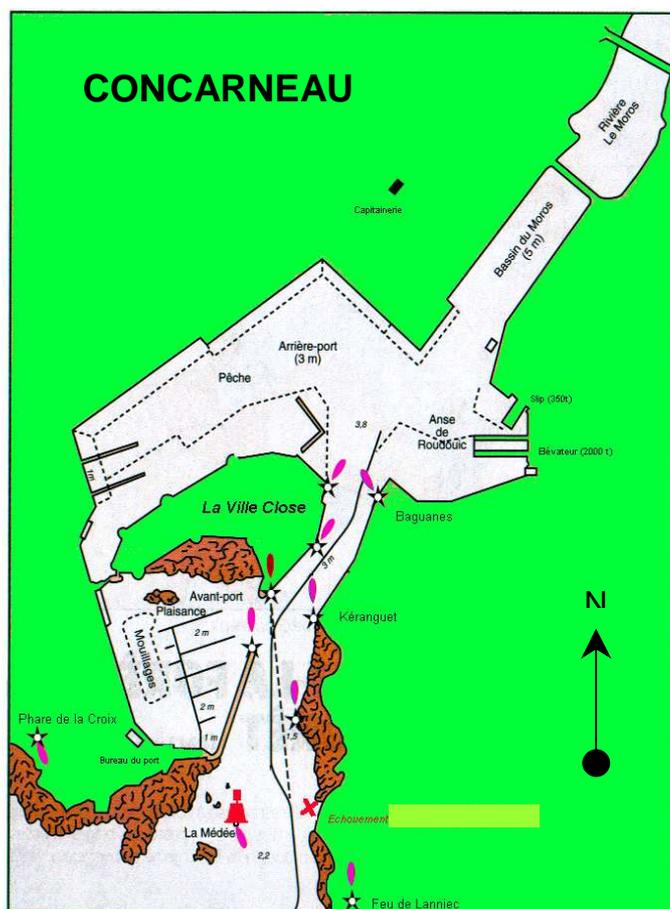
SYNTHÈSE D'ÉVÈNEMENT DE MER

N° 16/2004

BEA/RIP n° 17/2004

ECHOUEMENT A L'APPAREILLAGE D'UN CHALUTIER

Rappel des faits : Un chalutier en acier de 32,80 m, construit en 1987, appareille de Concarneau à 10h00 avec 2 moteurs de barre et le groupe de secours en service. A 10h10, alors qu'il allait laisser sur T^d la tourelle de La Médée et que la vitesse est réglée à 3 nds, le moteur principal s'arrête. Le patron tente, avec la barre seule, de maintenir le navire dans l'axe du chenal. Malgré cette tentative, le navire talonne doucement sur les roches situées dans l'ouest du chenal et s'immobilise sans gîte, perpendiculairement à la côte. Immédiatement, des navires de plaisance à moteur, un bac et un chalutier unissent leurs efforts pour dégager le navire échoué. Il lui faudra être remorqué pour avoir engagé son hélice au cours des manœuvres. Les rondes de sécurité effectuées à bord du chalutier échoué ne révèlent ni pollution ni voie d'eau et l'ingénieur d'armement est informé de la situation. A 10h35 une remorque est passée à un autre chalutier de l'armement. Sous l'effet de la traction, le navire échoué évite cap au nord et prend 5° de gîte sur B^d, tandis que le chalutier l'assistant évolue dangereusement près de terre et doit larguer la remorque. Le chef mécanicien ayant identifié la cause de l'arrêt du moteur principal (vanne de fermeture à distance de la caisse journalière de gazole trouvée fermée), il relance le moteur. Le patron bat en AR, sans réussir à dégager le navire. A 11h00 la gîte atteint 15°. A 11h30 le navire s'accablant et la gîte s'amplifiant dangereusement, l'équipage est évacué à bord d'un remorqueur portuaire. A basse-mer, la gîte étant stabilisée entre 40 et 45° sur B^d, le patron, accompagné de pompiers, retourne à bord pour faire un état des lieux. Il constate une entrée d'eau de mer dans les aménagements par le clapet de non-retour des toilettes et lavabos. Une pompe d'assèchement est transférée à bord, tandis qu'un plongeur constate que la coque a peu souffert. Avec le flot, le navire est droit à 14h30. A 15h00 il est déséchoué avec l'aide du remorqueur et accosté à 15h35.



Conditions océano-météorologiques : Jolie brise de secteur NNE sur mer belle. Courant de jusant portant au SSE à 1 nd environ. Marée de vive eau (C = 101) avec PM de 5,13 m à 6h30 et BM de 0,71 m à 12h49. Au moment de l'événement à 10h10 la hauteur d'eau est de 2,42 m et à 15h00 de 2,17 m au moment de la remise à flot sous l'effort du remorqueur.

Remarques :

- 1) Mouiller l'ancre dès l'arrêt du moteur aurait permis d'éviter l'échouement.
- 2) Le fonctionnement de la vanne de fermeture à distance de la caisse journalière gazole avait été contrôlé moins d'1 mois avant au cours de la visite annuelle de sécurité.
- 3) Capitaine et chef mécanicien compétents et expérimentés.

Cause : Vanne de fermeture à distance de la caisse journalière de gazole fermée

Conséquences :

- 1) Navire immobilisé pour inspection de coque et travaux mineurs.
- 2) Hélice engagée et remorquage du premier chalutier ayant porté assistance.

Leçons:

- 1) Les navires de pêches doivent disposer d'une ligne de mouillage facile à mettre en œuvre.
- 2) Dans les passes et chenaux difficiles dont Concarneau fait partie, les patrons devraient maintenir un homme à l'avant paré à mouiller.
- 3) Avant l'appareillage, il convient de s'assurer que les circuits sont en état et bien disposés.



SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 17/2004

BEA/RIP n° 18/2004

VOIE D'EAU ENTRAÎNANT LE NAUFRAGE D'UN CHALUTIER

Rappel des faits : Le navire est un chalutier en bois de 10 m. Il est âgé de 23 ans et armé en 3^{ème} catégorie (≤ 20 milles) à la petite pêche (≤ 24 h) par deux hommes. Alors qu'il est en pêche, et peu après 9h00, l'alarme de niveau du compartiment moteur se déclenche. Le patron constate alors un important envahissement d'eau qui atteint le réducteur. Après avoir mis en œuvre les moyens d'assèchement il informe aussitôt par VHF trois autres chalutiers (A, B et C) qui sont à proximité. Tandis qu'un quatrième (D), contacte le sémaphore de Penmarc'h en demandant la mise en œuvre d'une motopompe. La demande est aussitôt relayée au CROSS qui met en œuvre un hélicoptère et une vedette SNSM. Après que le chalut ait été viré, le moteur s'arrête. Le patron constatant que le niveau ne baisse pas, il ferme les prises d'eau. Puis il demande à (C) de le prendre en remorque et d'embarquer son matelot. Le transfert s'effectuera sans que le matelot ait capelé sa brassière. En définitive, le patron prendra la remorque de (B). Le navire continuant à s'enfoncer le patron évacuera à 9h56 à bord de (A), à l'aide de son radeau de sauvetage mais sans brassière ou VFI. A 10h16, l'opération de remorquage est arrêtée et le chalutier sombrera à quelques minutes plus tard par une centaine de mètres de profondeur.

Paramètres océano-météorologiques : Hauteur d'eau = 3,86 m au moment de l'évènement, avec PM à 8h23 / 4,2 m de coefficient C = 56 et BM 14h44 / 1,8 m. Au sémaphore de Penmarc'h, jolie brise de secteur E sur mer agitée, visibilité 20 km et ciel clair.

Remarques :

- 1) Les moyens de sauvetage individuels, brassière ou VFI, n'ont pas été utilisés
- 2) L'alerte na pas été donnée conformément aux procédures SMDSM, mais par un autre navire et via un sémaphore.
- 3) Navire âgé mais n'ayant jamais donné lieu à d'importantes prescriptions.
- 4) Equipage expérimenté et qualifié.

Cause du naufrage : L'origine de la voie d'eau n'a pas pu être établie.

Conséquences : Perte totale du navire.

Leçons:

- 1) L'effort entrepris pour promouvoir le port permanent d'un VFI doit être maintenu.
- 2) Les CROSS et les MRCC sont les moyens incontournables du système SMDSM. Les défaillances d'application par les marins-pêcheurs des procédures de détresse SMDSM tendent à prouver que des campagnes de sensibilisation et de formation sont nécessaires.



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

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