



Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *ASPIN*
LE 25 SEPTEMBRE 2016, AVEC L'ÎLE DE GREAT BLASKET (IRLANDE)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juillet 2017

ABORDAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *ASPIN* LE 25 SEPTEMBRE 2016, AVEC L'ÎLE DE GREAT BLASKET (IRLANDE)

LE NAVIRE



L'*ASPIN* est un fileyeur en acier construit en 1981. Il est propriété d'un armement espagnol basé à San-Sebastian.

Caractéristiques principales du navire :

- Matériau coque : acier ;
- Longueur HT : 34 mètres ;
- Largeur : 7,9 mètres ;
- Jauge : 340 ;
- Propulsion : 588 kW.

La timonerie est équipée des appareils de navigation suivants :

- Deux radars (un à bâbord et un à tribord) ;
- Un poste de commande de l'appareil à gouverner avec un pilote automatique ;
- Un système de navigation GPS avec table traçante, équipé du logiciel de navigation TURBO.

L'ÉQUIPAGE

Il est composé de :

- 4 officiers (un patron, un second, un chef mécanicien et un second mécanicien) ;
- 10 matelots.

Le patron est français, les 3 autres officiers sont espagnols et les 10 matelots sont portugais.

Le second est appelé le « capitaine de pêche » il semble être le véritable décideur à bord. Le patron français est essentiellement chargé de faire le quart à la mer.

Le second fait également du quart mais il ne semble pas y avoir de hiérarchie entre les deux hommes en matière de navigation.

LES FAITS

Heure TU.

La campagne de pêche avait débuté le 18 août, jusqu'à l'accident, survenu le 5 septembre.

La marée avait commencé le 2 septembre. Les opérations de pêche se déroulaient depuis 2 jours lorsque l'armateur avait appelé le bord vers 23 heures le 4 septembre pour que l'*ASPIN* revienne sur Dingle afin de compléter un camion en partance pour l'Espagne.

Le navire avait alors quitté ses lieux de pêche pour faire route vers le port. Le patron avait pris son quart vers 00H00.

La méthode de navigation consistait à porter les points de route (way-points) sur la table traçante et à s'assurer que le navire suivait bien la route prévue, point par point.

Alors que le navire approchait de l'entrée de la rade de Dingle, le moteur a stoppé, selon les déclarations du bord. Quelques minutes plus tard,

à 03h56 TU, le navire percutait la pointe sud de l'île de Great Basket, au nord de l'entrée de la rade (voir trajectoire sur photo satellite).

Le radar tribord (à proximité du système de navigation) était en panne, mais le radar bâbord fonctionnait et était en route.

Le patron ne se servait que de la table traçante, il déclare qu'il n'effectuait pas de vérification avec le radar.

CONDITIONS METEO

Vent et faible, portant au nord. Courant portant au nord. Visibilité faible (en général < 1 mile).

CONSEQUENCES

Aucune conséquence sur les personnes, par contre le navire a subi des dégâts importants :

- Bordés bâbord et tribord enfoncés sur une hauteur de 3,5 à 4 mètres (pratiquement jusqu'à la flottaison) entre les couples 69 et 49 ;
- Toute la tulipe d'étrave enfoncée ;
- Tôles de bouchain bâbord et tribord enfoncées.

Le navire, après avoir subi des réparations provisoires à Dingle, a été autorisé par les autorités irlandaises (contrôle par l'État du port) et par le centre de sécurité des navires de Bordeaux à regagner Pasajes pour des réparations définitives.

ANALYSE

1 La panne de moteur

Dans son rapport de mer, le patron déclare que le moteur a stoppé après alarme de température et de pression d'huile basse. D'après le chef mécanicien, l'avarie pourrait avoir été causée par un filet dérivant qui se serait pris dans l'hélice. Les enquêteurs du BEAmer ont effectivement constaté, au chantier de Pasajes, qu'un corps étranger avait bien séjourné entre les pales d'hélice et la tuyère.

2 La trajectoire du navire

Le BEAmer dispose de deux relevés qui permettent de reconstituer la trajectoire de l'ASPIN plusieurs heures avant l'accident (voir la carte) :

- Les relevés AIS du MRSC Valentia ;
- Les relevés VMS du CROSS ETEL.

Les relevés donnent les résultats suivants en heures UTC

Segment d'heures	Route / fond	Vitesse / fond
00h30 / 01h01	117	9,5 nds
01h01 / 01h30	117	9,5 nds
01h30 / 02h01	117	9,7 nds
02h01 / 02h31	119	9,9 nds
02h31 / 03h00	120	9,9 nds
03h00 / 03h21	120	9,9 nds
03h21 / 03h31	122	10,1 nds
03h31 / 03h41	122	9,8 nds
03h41 / 03h56 (collision)	123	8,6 nds

Commentaires

Depuis 00h30, le navire fait route vers son point de collision avec l'île de Great Basket.

On observe un très léger changement de route vers 03h21, mais la nouvelle route dirige toujours le navire vers l'extrémité sud de l'île. À aucun moment, le navire n'a suivi une route fond qui lui faisait éviter l'île.

On observe également une légère diminution de la vitesse entre 03h41 et 03h56, soit pendant 14 minutes, juste avant la collision. Ceci pourrait valider la thèse du stop machine, très rapidement relancé par le mécanicien.

Toutefois, pendant la baisse d'allure, le navire continue toujours sur la même trajectoire, jusqu'à la collision avec la falaise.

3 Les écarts

L'intention de l'*ASPIN* était de passer entre les îles de Great Blasket (au nord) et de Inishnabro (au sud).

Les deux îles sont séparées par 1,2 mille environ. La route idéale pour entrer en rade de Dingle passe donc à environ un demi-mille au sud de Great Blasket.

D'ailleurs, c'est l'option prise par l'*ASPIN* après sa collision avec l'île, pour rentrer sur Dingle.

Le navire est entré en collision avec l'île de Great Blasket, à environ une encablure au nord de son extrémité sud. Il était donc à environ un demi-mille de sa position idéale.

4 Le système de navigation

En principe, dans le système TURBO, les traces restent en mémoire jusqu'à ce qu'on décide de les effacer. Toutefois, le bord n'a pas été en mesure de fournir les traces correspondant aux « way-points » concernés.

Le système installé, interfacé GPS, est le système TURBO 3. Il s'agit de la dernière version, elle a été installée en août 2016, avec une cartographie « Timezero (Maxsea) ». Il n'y avait pas eu de problème particulier de noté depuis cette installation.

CONCLUSIONS

L'*ASPIN* faisait route vers son point de collision depuis plus de 4 heures. L'avarie de propulsion signalée, survenue juste avant la collision, n'a pas eu d'influence sur la trajectoire du navire.

Deux hypothèses pourraient expliquer cette collision :

1. Le patron pouvait programmer les « way points » d'une manière approximative puis oublier de reprendre la main en approchant de la côte ;
2. Le système de navigation pouvait présenter un décalage. Toutefois, dans ce cas, le décalage de un demi-mille aurait dû être détecté avant.

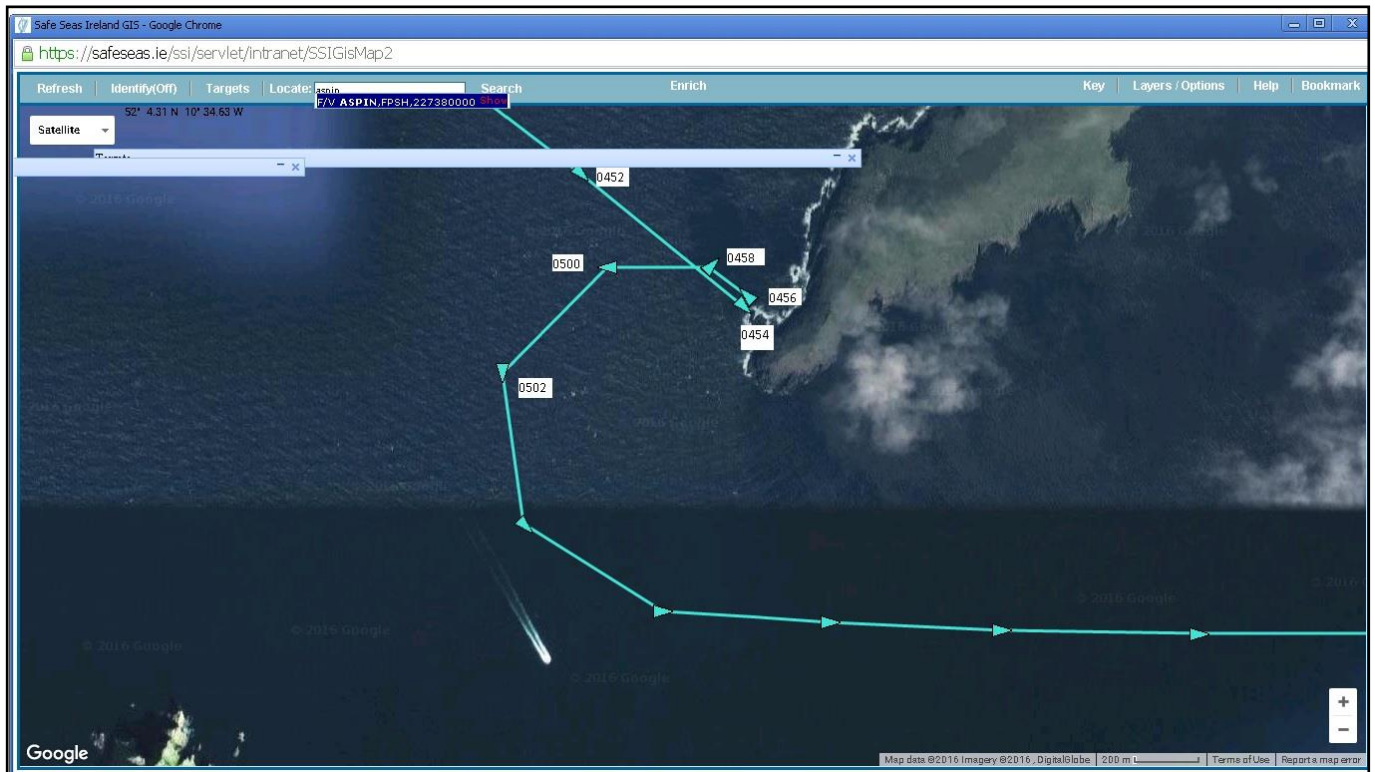
Mais dans tous les cas, l'absence de suivi de la navigation et d'utilisation du radar aux approches de la côte est le facteur contributif de l'accident.

On peut également noter que, compte tenu des conditions de visibilité, l'absence d'utilisation du radar ne permettait pas de gérer correctement l'anticollision.

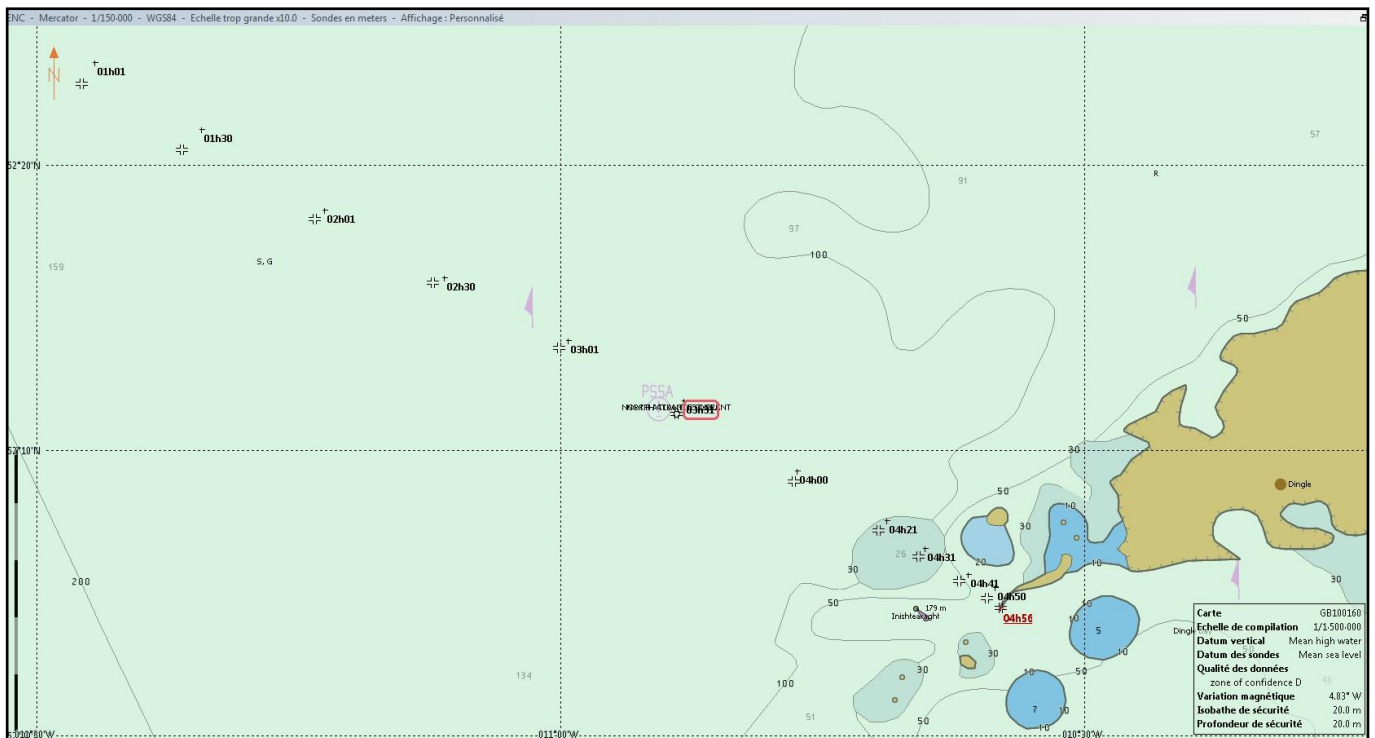
ENSEIGNEMENTS

1. **2017-E-18** : Encore une fois, on constate une utilisation anormale des instruments de navigation. À l'approche de la terre, dans des conditions de visibilité mauvaises, dans une zone avec peu d'aides visuelles à la navigation, l'utilisation du radar devrait être privilégiée.
2. **2017-E-19** : Compte tenu de la visibilité, l'absence d'utilisation du radar ne permettait pas de gérer l'anticollision.

Trajectoire sur photo satellite



Carte





Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

