



Rapport d'enquête technique

L'ALIZÉE III - SUSANNA

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

ABORDAGE

ENTRE LE CABOTEUR

SUSANNA

BATTANT PAVILLON ANTIGUA ET BARBUDA

ET

LE CHALUTIER GRANVILLAIS

L'ALIZEE III

SURVENU LE 29/11/2004 EN MANCHE

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 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

1	CIRCONSTANCES	Page 8
2	CONTEXTE	Page 8
3	NAVIRES	Page 9
4	EQUIPAGE	Page 11
5	CHRONOLOGIE	Page 12
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 15
7	SYNTHESE	Page 21
8	RECOMMANDATIONS	Page 22

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier navire
- C. Cartographie / Trajectographie
- D. Conditions météorologiques

Liste des abréviations

ATG	:	Antigua et Barbuda
BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
Aptitude TF/TS	:	Aptitude Toutes Fonctions / Toutes Spécialités
Code ISM	:	Code international de gestion de la sécurité
Code ISPS	:	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DST	:	Dispositif de Séparation du Trafic
HPA	:	Heure Prévue d'Arrivée
kW	:	Kilowatt
PSC	:	Contrôle par l'Etat du port
SOLAS	:	Sauvegarde de la vie humaine en mer
VHF	:	Ondes métriques

1 CIRCONSTANCES

Le 29 novembre 2004, par beau temps, le navire de pêche *L'ALIZÉE III* qui traversait la voie Est-Ouest du dispositif de séparation du trafic (DST) en faisant route au 326 à la vitesse de 9 noeuds, se préparait à mettre en pêche. Le cargo *SUSANNA*, avec un plein chargement de ferraille à destination de l'Espagne, faisait route cap au 253 à une vitesse de 11 noeuds dans le dispositif de séparation de trafic. Soudainement, le chalutier aborde le caboteur sur son milieu bâbord. A bord du chalutier, le choc est violent et l'étrave est écrasée ; néanmoins, après investigations, aucune des fonctions vitales du navire n'est atteinte et, en particulier, il n'y a pas de voie d'eau. Le caboteur qui a stoppé, se tient à proximité du chalutier. Le patron du chalutier, légèrement blessé, décide de rallier son port d'attache de Granville car l'état de navigabilité de son navire ne lui permet pas de poursuivre la marée et des réparations urgentes sont nécessaires. Le caboteur qui n'a que quelques avaries mineures, reprend sa route après autorisation du CROSS.

2 CONTEXTE

2.1 *L'ALIZÉE III*

L'ALIZÉE III, immatriculé à Cherbourg sous le n° 713657, est un navire basé à Granville et exploité par un équipage de Granville. Il relâche le plus souvent à Cherbourg, port plus proche de ses lieux de pêche habituels.

D'octobre à mai, il pêche la coquille sur des gisements situés entre la côte française et la zone où il est entré en collision avec le navire de commerce. Les lieux de pêche sont déterminés en fonction des zones autorisées, de la profondeur, de la météo, et de la température de la mer. En cette saison, il débarque sa pêche à Port en Bessin ou à Fécamp. Si la marée est bonne, il peut ramener jusqu'à 12 tonnes de coquilles.

En mai et juin, le chalutier pêche au chalut le tout venant et la seiche le long de la côte normande. De juillet à octobre, il pêche le pétoncle au filet dans la zone des Casquets. Pendant ces périodes, il débarque à Granville ou à Cherbourg selon la marée.

Les marées sont généralement de 36 heures et le navire effectue 2 marées par semaine.

2.2 SUSANNA

Le *SUSANNA* est immatriculé au port de Saint John's, Antigua et Barbuda (ATG). Il est exploité en transport à la demande pour des chargements complets de marchandises sèches en vrac sur des distances courtes correspondant à un cabotage intra communautaire.

L'armateur est allemand et gère quelque 65 caboteurs. La flotte est homogène ; le navire le plus vieux a été construit en 1976.

La plupart des navires de la flotte de cet armement battent pavillon ATG.

Le *SUSANNA* n'a plus fait l'objet d'une immobilisation dans le cadre des contrôles effectués par les « Etats du port » (PSC) depuis deux immobilisations en novembre et en décembre 1997.

L'armement gère sa flotte avec efficacité. L'entreprise est expérimentée dans son activité principale : le cabotage intra-européen.

3 NAVIRES

3.1 L'ALIZÉE III

L'*ALIZÉE III* est un navire pêche arrière à coque en polyester construit en 1988 aux ACMH de Cherbourg.

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Longueur H.T** : 16,75 m ;
- **Largeur H.T** : 6 m ;
- **jauge brute** : 61,48 ;
- **Propulsion** : **moteur diesel Baudouin de 331 kW.**

Le permis de navigation, valide jusqu'au 16/09/2005, autorise une pêche en 2^{ème} catégorie. Le certificat de franc-bord est valide jusqu'au 26 septembre 2006.

Alors qu'il était à sec le navire a fait l'objet d'une visite périodique le 26 septembre 2003. La visite annuelle du 17 septembre 2004 relevait le bon état général du navire, et le changement de moteur au cours de l'été. Une seule prescription a été émise concernant la nécessité de dégripper l'échappée de secours machine avant l'appareillage du navire.

3.2 SUSANNA

Ce cargo a été construit en 1980 et exploité sous pavillon allemand jusqu'au 28 septembre 1993. Depuis il bat pavillon Antigua et Barbuda ; il s'est appelé successivement *HAMMABURG*, *PELIKAN* et *HANKE BETTINA* pour le compte de son armateur actuel. Il est immatriculé sous le numéro OMI : 8020123.

Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

- longueur : 82,31 m ;
- largeur : 11,30 m ;
- port en lourd : 2319 t ;
- jauge brute : 1 512 ;
- jauge nette : 781 ;
- puissance du moteur principale : 441 kW ;
- vitesse : 9,5 nœuds ;
- gouvernail : Hinze flap ;
- propulseur d'étrave : 132 kW ;
- tirant d'eau : 4,22 m ;
- capacité bale : 2898 m³ ;
- capacité conteneurs : 48 conteneurs de 20' ;
- une cale : 49,80 m x 9,00 m.

Ce navire est classé par le Germanischer Lloyd qui assure aussi le contrôle de la conformité au code ISPS.

C'est le Norske Veritas qui certifie sa conformité au code ISM depuis le 04/07/2002 ; le certificat en cours est valide jusqu'au 23 avril 2007.

Le navire est assuré en responsabilité civile auprès d'un P&I Club de premier rang.

Il est équipé du matériel et des équipements de navigation prévus par la réglementation internationale et la réglementation de l'Etat du pavillon. Il dispose notamment de deux radars avec un système d'anticollision.

La zone de navigation n'est pas limitée et correspond en France à la première catégorie de navigation.

4 EQUIPAGES

4.1 Equipage de *L'ALIZÉE III*

4.1.1 Composition

En conformité avec la décision d'effectif du 26 juin 2002 pour la pêche au chalut et à la drague, l'équipage était composé de 4 hommes.

4.1.2 Qualifications et aptitudes

Le patron - mécanicien du bord, âgé de 34 ans, est titulaire du certificat de capacité, d'un brevet de lieutenant de pêche et d'un brevet de patron de pêche depuis mars 2001. C'est un homme expérimenté, patron de navires de pêche depuis 1992 et de *L'ALIZÉE III*, dont il est propriétaire, depuis son acquisition en août 1998. Auparavant, il a navigué au commerce sur un navire transbordeur et a quelques connaissances de l'anglais car il a effectué son service national comme veilleur dans un sémaphore.

Des trois autres marins, l'un d'entre eux n'est pas qualifié, un autre est qualifié et le troisième possède un certificat de capacité et a exercé des fonctions de patron sur d'autres navires de pêche.

Sur les quatre personnes présentes à bord, trois étaient à jour de leurs visites médicales annuelles et aptes TF/TS, l'un avait un retard de deux mois pour cette visite.

4.2 Equipage du *SUSANNA*

4.2.1 Composition

En conformité avec le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, valide jusqu'au 04 juillet 2006, l'équipage est composé de six hommes :

- un capitaine et un chef mécanicien, de nationalité polonaise,
- un second capitaine de nationalité russe,
- deux matelots pont et un matelot mécanicien de nationalité philippine.

4.2.2 Qualifications et aptitudes

Le capitaine est âgé de 53 ans, le second-capitaine de 52 ans, le chef mécanicien de 32 ans. Tous trois disposent d'un brevet conforme aux exigences de STCW 95, R. II/2, R. IV/2 et R. III/1. Les matelots ont respectivement pour le pont des certificats conformes à la R. II/4 et pour le mécanicien, à R. III/4 de STCW.

5 CHRONOLOGIE

5.1 *L'ALIZEE III*

- Vers **15h00**, le navire *L'ALIZÉE III* qui a appareillé de Granville le matin, se trouve sur ses lieux de pêche et le patron rappelle son équipage sur le pont pour filer le chalut.

Selon les déclarations du patron :

- Il observe un navire de commerce qui fait route vers l'Ouest mais qui ne lui semble pas présenter un danger. Le cap du chalutier est au 350, sa vitesse de 9 nœuds, son radar en fonction sur l'échelle de 3 milles. La mer est calme et le vent inférieur à 10 nœuds ;

- Alors que l'équipage commence à dérouler le chalut, il se produit un choc violent, suivi d'un second choc. *L'ALIZÉE III* a abordé par l'étrave le cargo *SUSANNA* sur son côté bâbord ;
- Le patron tombe et se blesse à la tête ; l'équipage chute également mais est indemne ;
- Dès que le patron se relève, il débraye aussitôt. La vitesse à ce moment peut être estimée à 4/5 nœuds et la position est de 50° 03,5 N ; 002° 29,0 W. Il n'entend pas d'appel sur la VHF ni de signal phonique ;
- Une rapide inspection du bord n'indique pas de voie d'eau, aucune alarme sonore ou visuelle ne s'est déclenchée ;
- *L'ALIZÉE III* informe le CROSS Jobourg de la collision.
- Le **30 novembre 2004 à 06h36**, *L'ALIZÉE III* accoste à quai à Granville.

Les avaries constatées à l'arrivée du navire sont importantes et vont nécessiter l'acheminement du navire à Cherbourg pour y effectuer des travaux à sec. Le navire restera immobilisé en réparation pendant plusieurs mois.

5.2 SUSANNA

- Le **27 novembre 2004 au soir**, le *SUSANNA* appareille de Flixborough en Grande-Bretagne où il a effectué un plein chargement de ferraille à destination de Sagunto en Espagne. L'heure prévisionnelle d'arrivée (HPA) est le 01 décembre 2004 vers 07h00 locales.
- Le second capitaine du *SUSANNA* est de quart au moment de l'abordage avec *L'ALIZÉE III*.

Il déclare que le **29 novembre 2004** :

- Vers **15h00**, alors qu'il fait route au 253 à 11 nœuds dans le DST par bonne visibilité, vent de N-E 3 et mer 3, veille VHF sur voies 13 et 16, il reconnaît visuellement et au radar un navire de pêche qu'il surveille de façon constante, ce dernier faisant route sans engins de pêche et sans marques de pêche ;

- Le relèvement relatif diminuant sur bâbord, à cap constant, ce navire devait passer sur l'arrière du *SUSANNA* à une distance de 300/400 mètres ;
- Vers **15h30** heure locale, à proximité des Casquets, le navire de pêche abattant sur la gauche, rend la collision inévitable. Le caboteur ne peut venir à droite en raison de navires rattrapants. Battre en arrière, ou réduire la vitesse, ou venir d'un bord ou de l'autre, n'aurait pas non plus permis d'éviter la collision. Le second capitaine ajoute avoir essayé de contacter sur la voie VHF 16 le chalutier, sans résultat. Il n'y a pas de réponse non plus aux signaux sonores effectués en conformité avec les règles de barre ;
- Après l'abordage, la machine est immédiatement stoppée et le navire laissé en dérive (courant de 3 nœuds portant vers l'Ouest). Le chalutier *L'ALIZÉE III* est appelé par VHF pour connaître son besoin éventuel d'assistance, sans réponse de sa part ; aucune présence n'est alors observée à la passerelle ;
- Le capitaine informe le CROSS Jobourg de l'accident et conserve la veille ;
- Sous les ordres du capitaine, le *SUSANNA* tente alors de s'approcher de *L'ALIZÉE III*, mais celui-ci s'éloigne à environ 12 nœuds, cap au 120. Ceci empêche de prendre des photos ou d'observer ses avaries.
- Un message d'information est envoyé à la personne désignée de l'armement.
- A **15h30** locale, la position au moment de la collision est : 50° 02,7 N et 002° 29,3 W. Le navire reste à proximité dans l'attente d'instructions du CROSS Jobourg ;
- Vers **16h30**, il obtient l'autorisation de continuer son voyage.
- Le **1^{er} décembre 2004**, le *SUSANNA* arrive à Sagunto.

5.3 CROSS Jobourg

- A **15h34**, le CROSS est informé par le chalutier *L'ALIZÉE III* qu'il vient d'entrer en collision avec un navire de commerce *SUSANNA*, à la position 50° 03' N ; 002° 28 W.

- A ce moment, la situation météo communiquée par le CROSS Jobourg est la suivante : vent de N-E de 07 noeuds, mer 3, visibilité de 12 milles, nébulosité 6/8, plafond des nuages 1500 mètres.
- A **15h36** : contact avec le navire *SUSANNA* qui stoppe pour investigations.
- A **15h41**, *L'ALIZÉE III* signale sa coque enfoncée à l'avant et le patron légèrement blessé à la tête. Le navire compte rentrer à Granville par ses propres moyens.
- A **16H30**, le CROSS Jobourg autorise le *SUSANNA* à reprendre sa route vers sa destination.

6 DÉTERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément à la résolution OMI A.849(20) modifiée par la résolution A.884(21).

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'écarter, 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

6.1.1 Situation météorologique

L'expertise météo nautique fournie par le service Interrégional de Prévision Marine Ouest figure en annexe et indique : vent modéré de Nord à Nord-Est de l'ordre de 10 à 15 nœuds, la mer est peu agitée, il n'y a pas de houle significative et la visibilité est bonne.

Ces conditions sont cohérentes avec celles recueillies au cours de l'enquête.

6.1.2 Marée

La collision a eu lieu environ 5 heures 45 après la pleine mer de Cherbourg (coefficient 95). A ce moment, le courant portait au 250, vitesse de 3 nœuds environ.

Les facteurs naturels n'ont pas eu d'incidence sur l'accident.

6.2 Facteurs matériels

Les deux navires n'ont eu aucune avarie matérielle préalable.

Sur *L'ALIZÉE III*, le patron lorsqu'il est à son poste de commande du chalut a une vision sur l'extérieur centrée sur l'arrière et très limitée par les cloisons latérales. Ce manque de vision panoramique constitue un facteur **structurel aggravant**.

6.3 Facteur humain

6.3.1 Fatigue

A l'examen des documents du navire, il n'apparaît pas que la fatigue de l'équipage du *SUZANNA* puisse être un facteur ayant influé sur le déroulement des faits.

De même, *L'ALIZÉE III* avait quitté le port le matin même et son équipage devait être reposé.

6.3.2 Situation à bord de l'*ALIZÉE III*

A bord de *L'ALIZÉE III* les veilles visuelle, auditive, et radar n'ont pas été suffisantes à partir du moment où les dispositions de mise en pêche ont été prises. Celles-ci ont focalisé l'attention sur le poste de commande de l'hydraulique et la plage arrière du navire, afin de disposer les équipements de pêche puis de filer le chalut. Le niveau sonore généré par les manœuvres du train de pêche a pu perturber la perception éventuelle de coups de sifflets ou appels par VHF faits par le *SUZANNA*.

Selon le patron, le navire de charge filait 15 nœuds et devait passer sur son arrière. Il a détecté le navire à 3,5 milles environ sur sa droite, soit environ 10 minutes avant la collision. Rien n'indique qu'il en a ensuite suivi et vérifié la position sur son radar considérant sans doute qu'il n'y avait pas de danger. Selon ses observations, il n'y avait sur le plan d'eau, que deux autres chalutiers de Granville à 3 milles derrière lui (l'un d'entre eux s'est proposé ultérieurement de l'assister). De ce fait, le principe de la règle 5 du Règlement International pour prévenir les abordages en mer selon lequel « tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée » pour permettre d'apprécier la situation et le risque d'abordage n'a pas été respecté.

Même si le Règlement autorise un navire à traverser un DST « en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic » (Règle 10c), *L'ALIZÉE III* était en situation de « navire non privilégié » puisque le *SUZANNA*, qui faisait route suivant l'axe du DST, venait de sa droite et était de ce fait le navire privilégié. Il appartenait donc au navire de pêche de manœuvrer en premier lieu.

Par ailleurs, n'ont pas été respectés les principes énoncés par les règles suivantes :

- règle 7 qui anticipe le risque d'abordage par l'utilisation de tous les moyens disponibles en fonction des circonstances et conditions (radar, compas de relèvement),
- règle 8 qui est explicite sur les dispositions à prendre pour éviter les abordages, en particulier ne pas gêner le passage d'un autre navire, ce qui était le cas,
- règle 10 j) qui prévoit que les navires de longueur inférieure à 20 mètres ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation,
- règle 16 du navire non privilégié qui indique que « tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'en écarter largement ».

Le patron qui était sur la passerelle et l'équipage qui se trouvait sur le pont arrière, sont tombés au moment de la collision. C'est seulement après une première investigation du bord que le patron s'est rendu compte qu'il était blessé à la tête. Le trouble causé par l'événement, le choc subi, et la tension quant aux dispositions d'urgence à prendre a pu créer une situation de stress de nature à perturber la réceptivité du patron pendant un temps.

Le défaut de veille constitue un **facteur déterminant** de l'accident.

6.3.3 Situation à bord du *SUZANNA*

Le second capitaine du *SUSANNA* a observé le navire de pêche 30 minutes avant la collision, et, à partir de ce moment, il l'a veillé de façon constante visuellement et au radar. Le relèvement du chalutier « perdait » sur l'arrière du navire de commerce et devait passer à 1 ou 2 encablures sur l'arrière. Pour lui, le navire observé n'était pas en pêche et ne montrait pas de marques de pêche – sans doute difficiles à observer à distance bien que la visibilité fut bonne.

Le second capitaine déclare ensuite que, brusquement, le chalutier est venu sur sa gauche et qu'à la faible distance où il se trouvait de lui-même, il n'était plus possible pour lui, ni de manœuvrer sur la droite ou la gauche car il y avait des navires rattrapant sur sa droite, ni de ralentir, stopper ou battre en arrière pour éviter la collision. Il ne s'est pas conformé aux ordres permanents du capitaine puisqu'il ne l'a pas prévenu et que celui-ci est monté spontanément à la passerelle, dès le choc initial.

Il a essayé d'attirer l'attention du chalutier par contact VHF puis par l'émission de signaux sonores en conformité avec la règle 36, sans résultats.

Selon les enquêteurs du *BEAMER* il y a incohérence entre les déclarations du capitaine et de l'officier mécanicien mentionnant n'avoir aperçu personne à la passerelle du chalutier et la déclaration du second capitaine, évoquée au paragraphe ci-dessus, selon laquelle le chalutier est venu en grand sur sa gauche à faible distance du *SUSANNA*.

Les enquêteurs du *BEAMER* considèrent que le comportement du second capitaine du *SUSANNA* constitue un **facteur aggravant** dans l'origine de cette collision.

Conformément aux règles de l'ISM, le *SUSANNA* a informé la Personne Désignée de l'armement de l'évènement par un bref message indiquant que le navire n'avait pas subi de dommages majeurs et qu'il pouvait continuer sa route.

6.3.4 Situation déduite de la trajectographie

Le CROSS Jobourg a pu fournir les relevés des positions, caps et vitesses respectifs des deux navires le 29 novembre 2004, toutes les minutes (cf annexe C) de 15h00 à 15h34 pour *L'ALIZÉE III* et de 15h00 à 16h00 pour le *SUSANNA*. Il a également fourni la trajectographie des deux navires sur un même graphique. Ces documents permettent une analyse objective.

La corrélation entre les deux tableaux de positions des navires donne des éléments très précis. La comparaison de ces éléments et de ceux contenus dans les déclarations des équipages des deux navires ne montre que de modestes différences entre les trois origines d'information. Les enquêteurs ont donc pu travailler sur des données cohérentes.

C'est la chute importante de vitesse sur le tableau des relevés du navire *SUSANNA* qui permet de relever l'heure à laquelle la collision s'est produite : 15h34. C'est à partir de ce moment que le caboteur stoppe immédiatement et s'arrête en quelques minutes. Auparavant, le cap, compris entre 251° et 254°, reste constant ; la vitesse également, comprise entre 11 et 11,8 nœuds.

On constate sur la trajectographie qu'il n'y a pas eu de changement de cap du chalutier avant l'abordage. Ceci ne correspond pas à la déclaration du second capitaine du *SUZANNA*. Par contre la trajectoire et les positions observées confirment que le *SUSANNA* a ensuite effectué diverses manœuvres pour se maintenir à proximité du chalutier accidenté contrairement aux déclarations du patron *L'ALIZÉE III*.

De son côté, *L'ALIZÉE III*, a maintenu une route fond constante au 325. Il a aussi maintenu une vitesse constante de 9,6 nœuds pendant les minutes qui ont précédé l'abordage ; cette vitesse est largement supérieure à celle de 4 à 5 nœuds indiquée par le patron au moment de la collision. A cet égard, les importants dégâts occasionnés au navire semblent résulter d'une vitesse plus élevée que celle indiquée dans le rapport du patron. Selon la trajectographie, le chalutier n'avait pas encore modifié sa vitesse et le filage du chalut n'avait pas commencé. De ce fait, même si l'équipage était sur le pont, même s'il arborait les marques d'un navire en pêche, *L'ALIZÉE III* n'était pas en pêche.

De fait, la trajectographie indique une route d'abordage depuis le relevé du gisement du chalutier par le caboteur et non le passage du caboteur sur l'avant du chalutier ; dans cette perspective, le relèvement demeure constant et ne « perd » pas sur l'arrière comme l'indique le rapport de l'officier de quart. Elle n'indique pas non plus de changement de cap ultime de la part du chalutier. L'officier de quart du caboteur n'a donc pas pu voir le chalutier venir à gauche en grand. En outre, l'impact des deux coques entre elles s'est fait de façon quasi perpendiculaire, ce qui est cohérent avec les routes relevées.

6.4 Dommages aux navires

6.4.1 Dommages à *L'ALIZÉE III*

Les dommages apparents occasionnés par la collision à bord du chalutier sont importants en raison de sa vitesse élevée à cet instant.

L'examen de l'étrave et de la coque à Granville (voir photos jointes en annexe) a montré des avaries de coque quasi-symétrique par rapport à l'axe de l'étrave, ce qui signifie que le choc initial a été frontal :

- un enfoncement de l'étrave et une « pliure » de celle-ci sur une distance de 1,5 mètre environ,
- le mâtereau avant plié,
- les batayoles pliées,
- la jointure entre le pont et l'étrave déchirée sur une grande largeur,
- couples et lisses du peak avant pliés ou cassés,
- coque déformée et pliée de chaque côté de l'étrave et de façon presque symétrique,

- arrêt des deux ordinateurs de pêche : Maxi et Turbo à la passerelle.

6.4.2 Dommages au *SUSANNA*

L'impact s'est produit sur bâbord, au milieu du navire. Les avaries relevées par le bord sont les suivantes :

- lisse cassée et incurvée sur une longueur de cinq mètres environ, support de lisse cassé,
- tube de ventilation de l'aération de soute à combustible légèrement tordu,
- deux supports triangulaires, renforçant l'ouverture de cale, tordus et partiellement dessoudés.

Un second impact à six mètres environ sur l'arrière du premier n'a pas entraîné de dommage significatif à la coque du navire.

7 SYNTHÈSE

C'est dans le Nord des Casquets, partie Sud de la voie Est-Ouest du DST des Casquets, que le navire de pêche *L'ALIZÉE III* faisant route au 326 est entré en collision sous un angle de 70° environ avec le navire de commerce *SUSANNA* cap au 253. L'étrave du chalutier a heurté le milieu bâbord du caboteur provoquant des dommages importants sur *L'ALIZÉE III*.

Le patron de *L'ALIZÉE III*, occupé à préparer sa mise en pêche, ne veillait pas le navire qu'il avait pourtant vu quelques 10 minutes auparavant et apprécié comme ne présentant pas de danger.

A cet égard, l'ergonomie de la passerelle a sans aucun doute constitué un obstacle matériel pour une veille extérieure adéquate.

S'il est possible que le *SUSANNA* ait identifié le chalutier comme faisant route et n'étant pas en pêche (notamment en raison de son cap de navire traversier du DST et de sa vitesse), bien que montrant de façon non justifiée les marques d'un navire en pêche, il n'en demeure pas moins que la distance à laquelle les deux navires devaient se croiser était trop proche pour ne pas présenter un risque d'abordage.

Il apparaît nécessaire à cet égard de mentionner le rôle des marques de pêche. Le patron du navire de pêche admet qu'il les porte continuellement : en pêche, en route, au port. Le second capitaine du navire de commerce a clairement déclaré ne pas en avoir vu.

Les enquêteurs du *BEA*mer considèrent qu'à « une distance de sécurité » entre les navires, le *SUSANNA* aurait dû manœuvrer puisqu'il indiquait suivre attentivement la situation dangereuse qui était en train de se créer et qu'en définitive, il n'a rien fait pour l'éviter ne tentant même pas une manœuvre ultime de dérobement. Le plan d'eau environnant n'a pas été présenté, par aucun des deux navires, comme ayant été particulièrement encombré à ce moment par d'autres navires, en dépit du fait que le *SUSANNA* mentionnait qu'il ne pouvait pas manœuvrer sur sa droite en raison de navires rattrapant.

8 RECOMMANDATIONS

- 8.1** La performance d'une veille permanente et rigoureuse doit demeurer un principe essentiel et intangible pour prévenir les accidents en mer et garantir la sécurité des équipages tant au commerce qu'à la pêche. Le *BEA*mer recommande à toutes les personnes concernées par l'organisation du travail à bord, la détermination des effectifs et leur contrôle de veiller à l'application efficiente de ce principe dans toutes les conditions d'exploitation.
- 8.2** Le *BEA*mer recommande à nouveau aux architectes navals, aux chantiers de construction et aux armateurs, d'apporter une attention particulière aux champs de vision et à l'ergonomie lors de la conception des passerelles, afin de permettre aux personnels de quart d'assurer une veille nautique optimale quelle que soit leur position de travail.
- 8.3** La gestion de la communication en VHF (veille et langage) entre navires et avec la terre lors d'un accident entre navires est souvent déficiente et doit pouvoir être améliorée. Le *BEA*mer recommande aux équipages, en particulier à la pêche, d'utiliser largement les phrases normalisées du vocabulaire international de la navigation maritime.

8.4

Les feux et marques de pêche ont un rôle essentiel dans l'interprétation du règlement international pour prévenir les abordages en mer. Le *BEA*mer recommande :

- aux patrons de navires de pêche de les utiliser de façon systématique et exclusive lorsqu'ils sont en action de pêche. A cet égard il rappelle qu'une utilisation abusive nuie à leur signification ;
- aux organisations professionnelles concernées et aux administrations de tutelle de veiller à la conformité de leur utilisation et d'étudier les possibilités d'améliorer leur efficacité.

LISTE DES ANNEXES

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier navire**
- C. Cartographie / Trajectographie**
- D. Conditions météorologiques**

Décision d'enquête



Ministère de l'équipement,
des transports, de
l'aménagement du
territoire, du tourisme
et de la mer
inspection générale
des services des
affaires maritimes
Bureau d'enquêtes
sur les événements
de mer (BEAmer)

Paris, le 01 DEC. 2004
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL

000319

D É C I S I O N



Le Directeur

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

- Vu la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 11 mai 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le message SITREP SAR 595 / Nr 1 et 2, établi par le CROSS Jobourg le 29 novembre 2004 ;

D E C I D E

Article unique : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les conséquences qu'elle comporte pour la sécurité maritime, la collision survenue le 29 novembre 2004 à la position 50 03 N – 002 28 W à 31 milles nautiques dans le 314 de Jobourg dans le dispositif de séparation de trafic (DST) des Casquets entre le chalutier « L'ALIZEE III » immatriculé à Cherbourg, et le cargo « SUSANNA » battant pavillon Antigua, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

L'administrateur en chef
de 1^{ère} classe des affaires maritimes
Jean-Marc SCHINDLER

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

Dossier navire



Vue de *L'ALIZÉE III* après l'abordage.



Enfoncement et déformation de l'étrave de *L'ALIZÉE III*.



Poste de manœuvre du chalut de *L'ALIZÉE III*.
(arrière passerelle)



Détails d'avarie de l'étrave et du pont de *L'ALIZÉE III*.

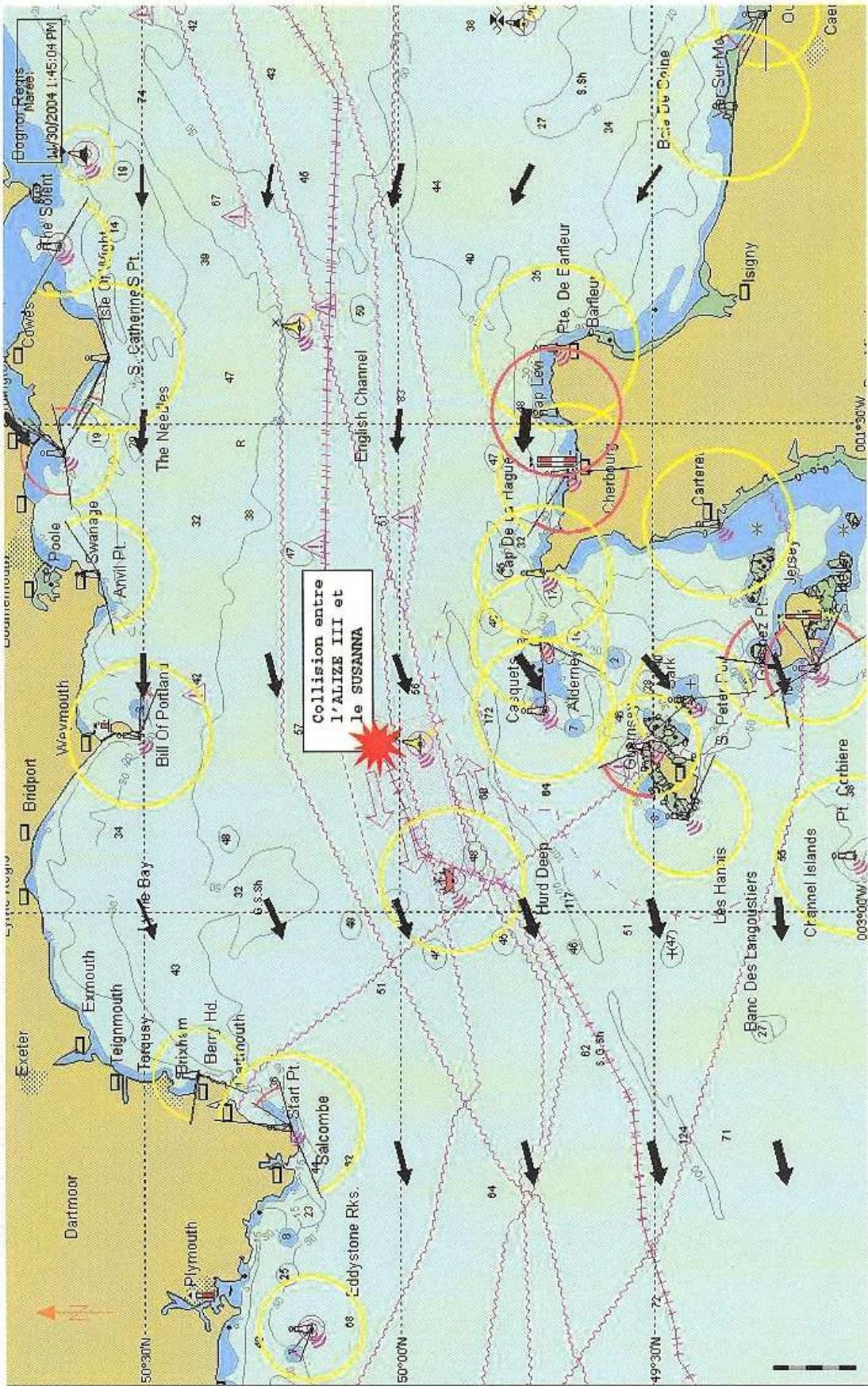


Pont et étrave de *L'ALIZÉE III*.



Craquelures sur coque dans coqueron avant de *L'ALIZÉE III*.

Cartographie / Trajectographie



CROSS Jobourg

Echelle 1:97474
Mercator ED50

5 km

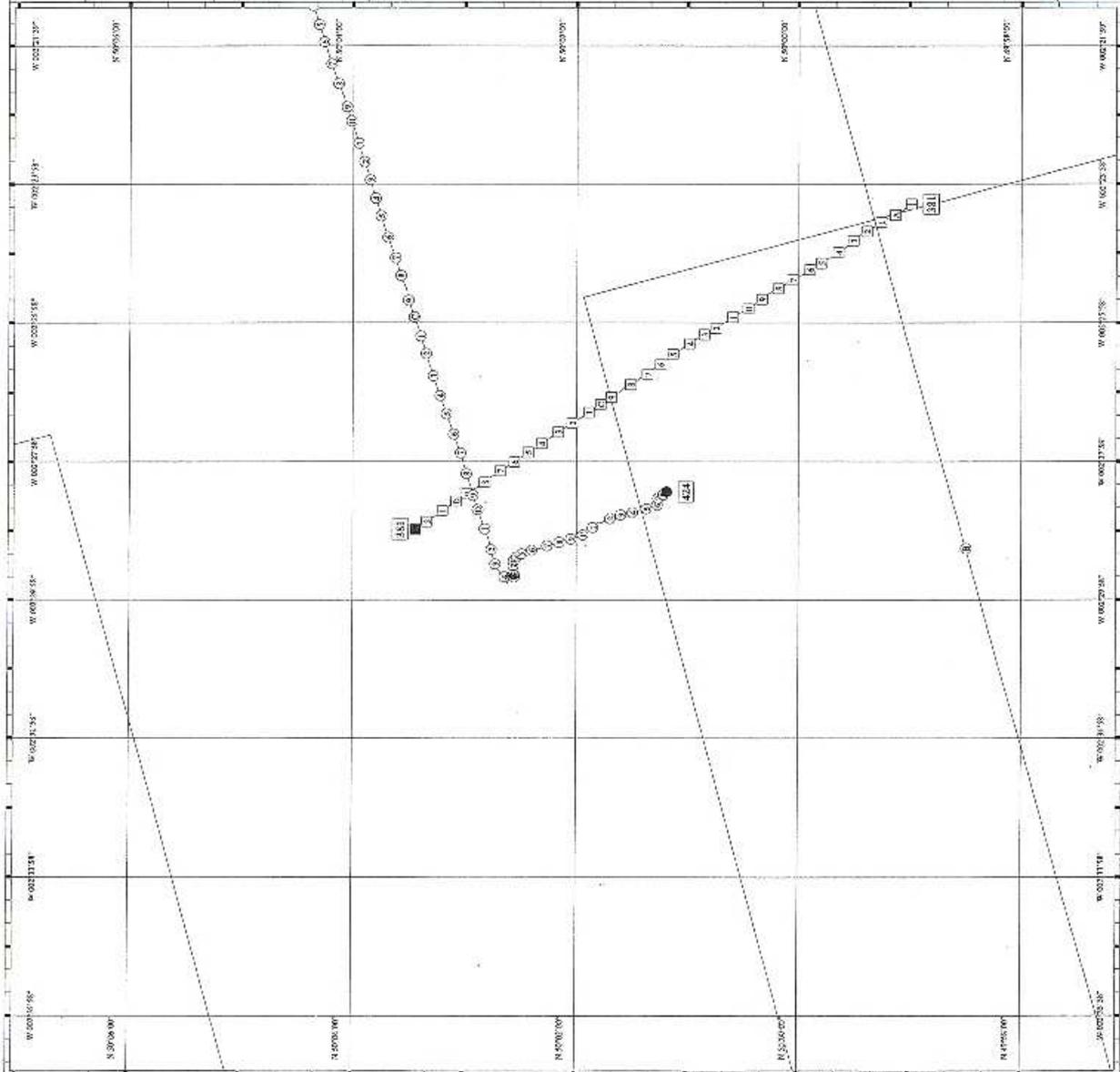
Deb : 29/11/2004 14:00:00 GMT
Fin : 29/11/2004 15:00:00 GMT
Pas 60 s

N°	Nom	Deb GMT	Fin GMT
381	<input type="checkbox"/> ALIZEE 3	29/11/2004 14:00:05	29/11/2004 14:33:55
424	<input type="checkbox"/> SUSANNA	29/11/2004 14:00:06	29/11/2004 14:59:46

Commentaire

30/11/2004 09:21:17 GMT

SOFRELOG



```

+-----+
+ Trajectoire de la piste (381) Nom (ALIZEE 3)
+ Debut : 29/11/2004 14:00:00 GMT
+ Fin : 29/11/2004 15:00:00 GMT
+ Pas entre les symboles : 60 s
+ Système géodésique : ED50
+ Unite de vitesse : Nd
+ Nombre de points (Total/Plottés/Intermédiaires) : (204/35/169)
+-----+

```

N°	Latitude	Longitude	Cap	Vit.	Date
De	N 49°58'59"	W 002°24'17"	327.1	9.5	29/11/2004 14:00:05
A	N 49°59'08"	W 002°24'27"	326.8	9.5	29/11/2004 14:01:05
1	N 49°59'16"	W 002°24'33"	328.2	9.5	29/11/2004 14:02:05
2	N 49°59'23"	W 002°24'41"	328.4	9.5	29/11/2004 14:03:05
3	N 49°59'31"	W 002°24'49"	327.3	9.5	29/11/2004 14:04:05
4	N 49°59'39"	W 002°24'59"	325.3	9.4	29/11/2004 14:05:05
5	N 49°59'48"	W 002°25'09"	325.7	9.4	29/11/2004 14:06:05
6	N 49°59'54"	W 002°25'14"	326.5	9.5	29/11/2004 14:07:05
7	N 50°00'03"	W 002°25'23"	326.8	9.5	29/11/2004 14:08:05
8	N 50°00'11"	W 002°25'31"	327.6	9.5	29/11/2004 14:09:05
9	N 50°00'20"	W 002°25'40"	327.4	9.6	29/11/2004 14:10:05
B	N 50°00'27"	W 002°25'48"	326.7	9.6	29/11/2004 14:11:05
1	N 50°00'36"	W 002°25'55"	327.3	9.6	29/11/2004 14:12:05
2	N 50°00'45"	W 002°26'05"	327.6	9.6	29/11/2004 14:13:05
3	N 50°00'51"	W 002°26'10"	328.2	9.6	29/11/2004 14:14:05
4	N 50°00'59"	W 002°26'18"	327.9	9.6	29/11/2004 14:15:05
5	N 50°01'08"	W 002°26'27"	327.7	9.6	29/11/2004 14:16:05
6	N 50°01'15"	W 002°26'36"	326.6	9.6	29/11/2004 14:17:05
7	N 50°01'22"	W 002°26'44"	324.5	9.5	29/11/2004 14:18:05
8	N 50°01'31"	W 002°26'53"	325.8	9.5	29/11/2004 14:19:05
9	N 50°01'41"	W 002°27'04"	325.9	9.6	29/11/2004 14:20:05
C	N 50°01'47"	W 002°27'11"	325.8	9.5	29/11/2004 14:21:05
1	N 50°01'53"	W 002°27'17"	326.0	9.6	29/11/2004 14:22:05
2	N 50°02'02"	W 002°27'26"	326.1	9.6	29/11/2004 14:23:05
3	N 50°02'10"	W 002°27'34"	326.3	9.6	29/11/2004 14:24:05
4	N 50°02'19"	W 002°27'44"	325.8	9.6	29/11/2004 14:25:05
5	N 50°02'26"	W 002°27'52"	325.8	9.6	29/11/2004 14:26:05
6	N 50°02'34"	W 002°28'00"	325.8	9.6	29/11/2004 14:27:05
7	N 50°02'41"	W 002°28'08"	325.8	9.6	29/11/2004 14:28:05
8	N 50°02'49"	W 002°28'18"	325.0	9.6	29/11/2004 14:29:05
9	N 50°02'59"	W 002°28'28"	325.0	9.6	29/11/2004 14:30:05
D	N 50°03'04"	W 002°28'34"	325.0	9.6	29/11/2004 14:31:05
1	N 50°03'12"	W 002°28'43"	325.0	9.6	29/11/2004 14:32:05
2	N 50°03'21"	W 002°28'52"	325.0	9.6	29/11/2004 14:33:05
Fi	N 50°03'27"	W 002°28'59"	325.0	9.6	29/11/2004 14:33:55

Trajectoire de la piste (424) Nom (SUSANNA)
 Debut : 29/11/2004 14:00:00 GMT
 Fin : 29/11/2004 15:00:00 GMT
 Pas entre les symboles : 60 s
 Système géodésique : ED50
 Unite de vitesse : Nd
 Nombre de points (Total/Plottés/Intermédiaires) : (359/61/298)

N°	Latitude	Longitude	Cap	Vit.	Date
De	N 50°04'39"	W 002°19'59"	253.4	11.6	29/11/2004 14:00:06
A	N 50°04'35"	W 002°20'18"	253.7	11.4	29/11/2004 14:01:06
1	N 50°04'32"	W 002°20'33"	253.5	11.3	29/11/2004 14:02:06
2	N 50°04'29"	W 002°20'50"	253.2	11.4	29/11/2004 14:03:06
3	N 50°04'26"	W 002°21'06"	253.3	11.4	29/11/2004 14:04:06
4	N 50°04'22"	W 002°21'25"	253.1	11.4	29/11/2004 14:05:06
5	N 50°04'18"	W 002°21'42"	253.1	11.5	29/11/2004 14:06:06
6	N 50°04'16"	W 002°21'56"	253.2	11.3	29/11/2004 14:07:06
7	N 50°04'12"	W 002°22'16"	253.2	11.3	29/11/2004 14:08:06
8	N 50°04'08"	W 002°22'33"	252.8	11.5	29/11/2004 14:09:06
9	N 50°04'03"	W 002°22'53"	252.3	11.8	29/11/2004 14:10:06
B	N 50°04'01"	W 002°23'05"	252.5	11.6	29/11/2004 14:11:06
1	N 50°03'57"	W 002°23'25"	252.6	11.6	29/11/2004 14:12:06
2	N 50°03'54"	W 002°23'41"	252.9	11.4	29/11/2004 14:13:06
3	N 50°03'51"	W 002°23'57"	253.0	11.4	29/11/2004 14:14:06
4	N 50°03'48"	W 002°24'12"	253.4	11.3	29/11/2004 14:15:06
5	N 50°03'45"	W 002°24'28"	253.5	11.1	29/11/2004 14:16:06
6	N 50°03'41"	W 002°24'46"	253.5	11.1	29/11/2004 14:17:06
7	N 50°03'37"	W 002°25'04"	252.8	11.5	29/11/2004 14:18:06
8	N 50°03'35"	W 002°25'19"	253.2	11.4	29/11/2004 14:19:06
9	N 50°03'31"	W 002°25'41"	254.0	11.0	29/11/2004 14:20:06
C	N 50°03'28"	W 002°25'55"	253.5	11.4	29/11/2004 14:21:06
1	N 50°03'24"	W 002°26'12"	253.1	11.5	29/11/2004 14:22:06
2	N 50°03'21"	W 002°26'26"	253.2	11.3	29/11/2004 14:23:06
3	N 50°03'17"	W 002°26'46"	253.3	11.4	29/11/2004 14:24:06
4	N 50°03'14"	W 002°27'03"	252.9	11.5	29/11/2004 14:25:06
5	N 50°03'10"	W 002°27'18"	252.5	11.5	29/11/2004 14:26:06
6	N 50°03'06"	W 002°27'36"	252.2	11.7	29/11/2004 14:27:06
7	N 50°03'02"	W 002°27'52"	251.8	11.8	29/11/2004 14:28:06
8	N 50°02'59"	W 002°28'10"	252.7	11.4	29/11/2004 14:29:06
9	N 50°02'55"	W 002°28'29"	253.2	11.2	29/11/2004 14:30:06
D	N 50°02'53"	W 002°28'42"	253.3	11.2	29/11/2004 14:31:06
1	N 50°02'49"	W 002°28'58"	252.8	11.3	29/11/2004 14:32:06
2	N 50°02'46"	W 002°29'16"	252.8	11.3	29/11/2004 14:33:06
3	N 50°02'44"	W 002°29'29"	254.0	10.3	29/11/2004 14:34:06
4	N 50°02'39"	W 002°29'40"	248.8	9.8	29/11/2004 14:35:06
5	N 50°02'34"	W 002°29'39"	200.5	4.6	29/11/2004 14:36:06
6	N 50°02'33"	W 002°29'39"	197.9	2.6	29/11/2004 14:37:06
7	N 50°02'34"	W 002°29'39"	201.3	0.9	29/11/2004 14:38:06
8	N 50°02'35"	W 002°29'39"	218.8	0.4	29/11/2004 14:39:06
9	N 50°02'34"	W 002°29'40"	222.0	0.5	29/11/2004 14:40:06
E	N 50°02'34"	W 002°29'38"	0.0	0.0	29/11/2004 14:41:06
1	N 50°02'34"	W 002°29'34"	83.0	0.8	29/11/2004 14:42:06
2	N 50°02'34"	W 002°29'30"	88.5	1.4	29/11/2004 14:43:06
3	N 50°02'34"	W 002°29'27"	89.2	1.6	29/11/2004 14:44:06
4	N 50°02'32"	W 002°29'23"	105.0	1.8	29/11/2004 14:45:06
5	N 50°02'29"	W 002°29'20"	125.4	2.2	29/11/2004 14:46:06
6	N 50°02'24"	W 002°29'17"	162.2	4.9	29/11/2004 14:47:06
7	N 50°02'16"	W 002°29'13"	160.0	6.5	29/11/2004 14:48:06
8	N 50°02'09"	W 002°29'10"	161.4	6.6	29/11/2004 14:49:06
9	N 50°02'03"	W 002°29'07"	160.9	6.7	29/11/2004 14:50:06
F	N 50°01'57"	W 002°29'04"	162.0	6.9	29/11/2004 14:51:06
1	N 50°01'51"	W 002°28'57"	152.9	6.7	29/11/2004 14:52:06

Conditions météorologiques



Bulletin marine « Large »

ORIGINE: METEO-FRANCE TOULOUSE

Rappel: prière de citer l'origine du bulletin: METEO-France

Bulletin large du lundi 29 novembre 2004 à 06h UTC pour l'Atlantique au nord du 46.5N, l'ouest de la Manche et le golfe de Gascogne.

- Vitesse du vent en échelle Beaufort - Mer : Significative totale -

1/ Pas de coup de vent large en cours ni prévu

2/ Situation générale le lundi 29 novembre 2004 à 00h UTC et évolution:

Dépression 1011 hPa sur la France se décale vers le sud-est, prévue 1009 sur le golfe de Gênes le 30 à 00UTC.

Dépression 980 hPa à l'est immédiat du Groenland, se décalant vers l'est, prévue 989 hPa à 150 milles au sud-ouest de l'Islande lundi soir, puis 993 hPa à 100 milles au nord-ouest de l'Ecosse le 30 à 12UTC.

Anticyclone 1027 hPa au sud-ouest de l'Irlande s'affaiblit.

3/ Prévisions par zones valables jusqu'au mardi 30 novembre à 06h UTC:

CASQUETS :

Secteur Nord 5 à 6, virant Nord-est 4 à 5 le matin, puis mollissant secteur Est 2 à 3 la nuit prochaine. Rafales au début. Mer agitée puis peu agitée. Averses

OUESSANT :

Secteur Nord 4 à 5 mollissant Nord-est 2 à 3 l'après midi et virant Sud 3 à 4 la nuit. Mer agitée puis peu agitée. Averses.

4/ Tendances pour les 24 heures suivantes :

La dépression au nord-est de Madère remonte lentement vers le golfe de Gascogne, elle est prévue 995 hPa sur l'ouest de CANTABRICO mercredi matin. La dépression au sud-ouest de l'Islande se décale lentement vers le sud-est en se comblant. Nouvelle dépression 993 hPa au nord de l'Ecosse se décale lentement vers l'est.

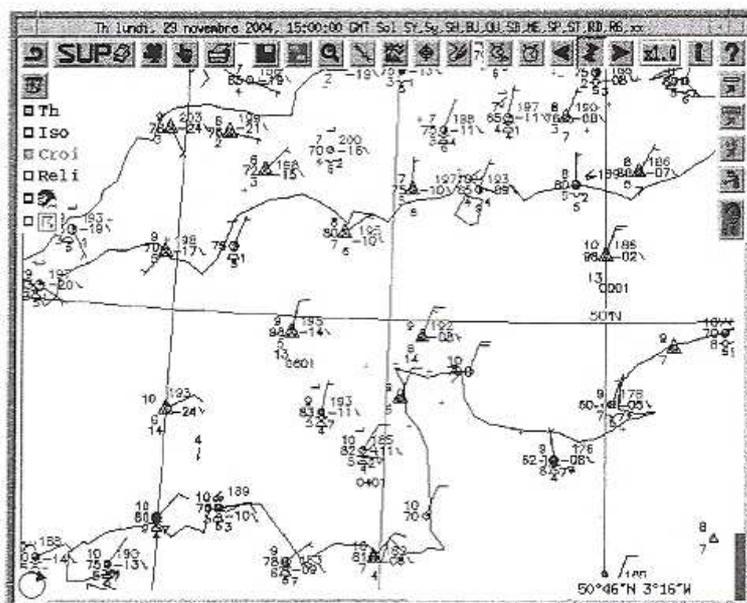
Grand frais de Sud attendu au nord de l'Irlande. Ailleurs, pas de phénomène dangereux prévu.

TERMINE

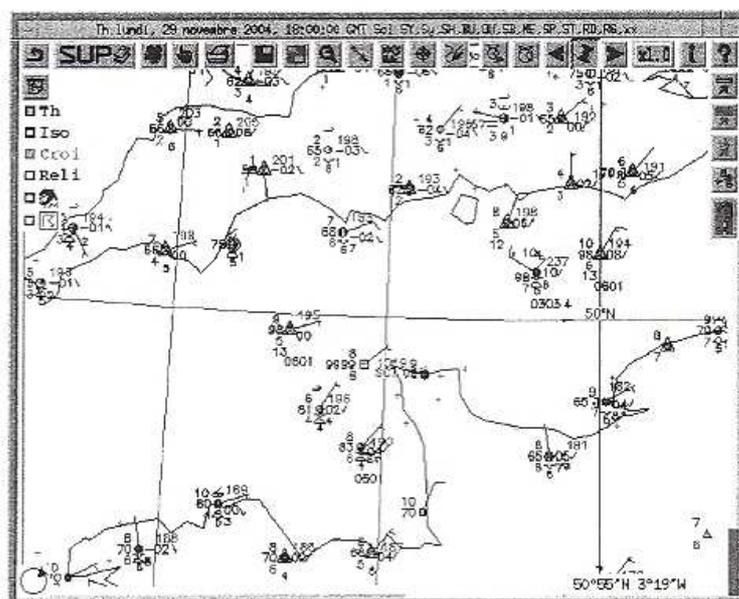


METEO
FRANCE

Observations le 29 novembre à 16h00 légales



Observations le 29 novembre à 19h00 légales





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**