



Rapport d'enquête technique

***AMAZONE***  
***MAHAVEL***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

# COLLISION

ENTRE LE FILEYEUR DE L'ILE D'YEU

*AMAZONE*

ET LE CHALUTIER OLONNAIS

*MAHAVEL*

SURVENUE LE 29 JUIN 2004

AU LARGE DES SABLES D'OLONNE

ET AYANT PROVOQUE

LE NAUFRAGE DU CHALUTIER



## 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 6</b>
<b>2</b>	<b>NAVIRES</b>	<b>Page 6</b>
<b>3</b>	<b>EQUIPAGES</b>	<b>Page 7</b>
<b>4</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 8</b>
<b>5</b>	<b>FACTEURS DU SINISTRE</b>	<b>Page 10</b>
<b>6</b>	<b>SYNTHESE</b>	<b>Page 14</b>
<b>7</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page 14</b>

## ANNEXES

<b>A</b>	<b>Décision d'enquête</b>
<b>B</b>	<b>Dossier navires</b>
<b>C</b>	<b>Cartographie</b>

## Liste des abréviations

<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>RIPAM</b>	:	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
<b>TF/TS</b>	:	Toutes Fonctions / Toutes Spécialités
<b>SMDSM</b>	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
<b>VHF</b>	:	Ondes métriques ( <i>Very High Frequency</i> )

# 1 CIRCONSTANCES

Le fileyeur *AMAZONE* a quitté ses lieux de pêche le 28 juin 2004 vers 18h00 pour rentrer aux Sables d'Olonne le 29 juin 2004 vers 01h30, afin d'y débarquer sa pêche à la criée et d'embarquer du gazole. Ces opérations terminées, il appareille à 03h55 et fait route pêche, cap au 235 à la vitesse de 9 nœuds, pour relever ses filets à merlus mouillés dans le Sud-Ouest du Plateau de Rochebonne. A trois milles du port, vers 04h20, le patron laisse le quart à son matelot.

Le chalutier *MAHAVEL* appareille des Sables d'Olonne le 28 juin 2004 à 17h00 pour rejoindre sa zone de pêche à trois milles au large. Le 29 juin 2006 à 04h15, il chalute à la vitesse de 2,8 nœuds, cap à l'Est-Sud-Est, le matelot étant seul de quart.

A 04h30, à la position 46° 26'8 N et 001°50,0 W, l'*AMAZONE* aborde le *MAHAVEL* qui coule rapidement. Les deux hommes d'équipage du *MAHAVEL* sont récupérés sains et saufs par l'*AMAZONE* qui informe le CROSS Etel.

L'*AMAZONE* revient aux Sables d'Olonne où une ambulance prend en charge les deux rescapés pour un bilan médical.

Au moment de la collision les conditions météorologiques étaient très bonnes.

## 2 NAVIRES

### 2.1 *AMAZONE*

L'*AMAZONE* est un fileyeur en acier d'une longueur de 20,41 mètres et d'un tonnage de 49,90 effectuant une navigation en deuxième catégorie. Immatriculé à l'île d'Yeu (YE 425127 V), il est armé à la pêche au large.

Polyvalent, il est exploité, en fonction des conditions, comme fileyeur pélagique ou thonier.

Lors de cette marée, son patron titulaire et armateur était à terre pour préparer la campagne de thon.

Les titres de sécurité du navire étaient à jour, le permis de navigation et le certificat de franc-bord valides jusqu'au 02 octobre 2004. La dernière visite annuelle avait été faite le 24 octobre 2003 .

Interrogé sur la non-observation d'une prescription de l'inspecteur radio portée au rapport de cette visite, le patron a répondu que l'ensemble des patrons de navires de l'île d'Yeu ont demandé la dérogation à l'installation d'un appareil SMDSM (non précisé), les appareils équipant actuellement les navires étant suffisamment performants (téléphone satellite – INMARSAT – facsimilé).

Cette non-observation d'une prescription radio n'a aucun lien avec l'abordage.

## **2.2 MAHAVEL**

Le *MAHAVEL* était un chalutier en bois de 10,75 mètres de longueur et d'une jauge brute de 13,55 tonneaux mis à l'eau en 1975 et effectuant une navigation en troisième catégorie. Immatriculé aux Sables d'Olonne (LS 287938), il était armé à la petite pêche.

Depuis juin 1999, il était la propriété de son patron-armateur.

Le rapport de la visite annuelle du 24 octobre 2003 mentionne l'existence d'un poste de télévision à la passerelle.

Le permis de navigation était valable jusqu'au 24 octobre 2004.

## **3 EQUIPAGES**

### **3.1 Equipage de l'AMAZONE**

Il est composé de six hommes : le patron, quatre matelots et un novice.

Le patron en fonction ce jour là est âgé de 35 ans et remplace le patron titulaire depuis le 23 juin 2004. Il connaît bien le navire puisqu'il y est embarqué depuis sa mise en service en juillet 1985. Il est titulaire du brevet de patron de pêche depuis le 09 juillet 1992 et du permis de conduire les moteurs depuis le 26 avril 2001. Il est à jour de sa visite médicale annuelle (24 février 2004) avec une aptitude Toutes Fonctions/Toutes Spécialités.

Le matelot, de quart au moment de l'accident, est expérimenté. Il embarque la première fois sur l'*AMAZONE* le 22 novembre 2002. Il est âgé de 51 ans. Il est titulaire du permis de conduire les moteurs depuis le 10 février 1977 et du certificat de marin pêcheur qualifié depuis le 02 février 1995. Il est à jour de sa visite médicale annuelle (24 février 2004) mais depuis le début de sa carrière, en 1976, il est inapte aux fonctions de commandement et de veille. C'est lui le cuisinier du bord. Il s'est couché après le repas du soir le 28 juin 2004 et s'est levé à l'arrivée aux Sables à 01h30 le 29 juin 2004.

On remarque que parmi les quatre matelots, un seul est apte à la veille. Les autres sont inaptes à la veille et au commandement.

## **3.2 Equipage du *MAHAVEL***

Le patron-mécanicien, âgé de 36 ans, est embarqué sur le *MAHAVEL* depuis le début de sa carrière. Il en est l'armateur depuis 1999. Il est à jour de sa visite médicale annuelle, avec une aptitude TF/TS.

Un deuxième marin, âgé de 37 ans, est embarqué sur le *MAHAVEL* depuis le 17 mars 2003. Il remplace le patron quand ce dernier reste à terre. Il est titulaire des certificats de capacité et de radio restreint. Il est à jour de sa visite médicale annuelle, avec une aptitude TF/TS.

# **4 CHRONOLOGIE**

## **4.1 Circonstances de l'abordage**

A **03h55**, l'*AMAZONE* qui a appareillé des Sables d'Olonne fait route pêche, cap au 235 sur pilote automatique et à la vitesse de 9 nœuds. Le radar est en fonction sur l'échelle de 6 milles.

A **04h15**, le *MAHAVEL* chalute à la vitesse de 2,8 nœuds, cap à l'Est-Sud-Est, le chalut tribord à l'eau. Le matelot est seul de quart depuis une heure. Il suit la route tracée sur l'ordinateur. Les feux de pêche et de navigation sont allumés, ce qui est confirmé par le constat du tableau électrique fait par les plongeurs de la Gendarmerie Maritime. Le portique arrière est éclairé.

Depuis un moment, l'homme de quart du *MAHAVEL* a aperçu par bâbord les feux de route d'un chalutier faisant route vers lui. Il a bien pensé l'appeler à la radio mais, vu que le temps était clair, il ne l'a pas fait en se disant que l'homme de quart du chalutier en route le voyait.

Vers **04h20**, à trois milles du port, le patron de l'*AMAZONE* signale à son matelot qui est à ses côtés depuis la sortie du port qu'il y a un chalutier en pêche et prioritaire, bien visible légèrement sur tribord avant. La distance varie suivant les déclarations. Le matelot observe le chalutier aux jumelles et lui répond que l'on voit son feu rouge. A ce moment, le patron décide d'aller se reposer et laisse le quart à son matelot.

Quoique non-prioritaire, le matelot ne manœuvre pas, pensant passer devant. Il ne l'appelle pas non plus par VHF, car il sait qu'il ne veille pas la même voie.

Au dernier moment, réalisant qu'il ne passerait pas devant, suivant ses dires, il met la barre à droite pour passer sur son arrière mais ne peut éviter la collision.

De son côté, le matelot de quart du *MAHAVEL* constatant que l'*AMAZONE* ne manœuvrait pas, dit avoir mis la barre toute à droite pour éviter l'abordage qui se produit quelques secondes plus tard.

Le patron du *MAHAVEL* qui dormait à tribord est réveillé par le choc. Il constate une voie d'eau dans la couchette bâbord et monte immédiatement. Il évalue l'avarie, la lisse et les pavois sont détruits à l'avant et côté bâbord. Réalisant que son navire coule, il lance un bref message de détresse sur la voie VHF 8 qui n'est pas un canal de détresse.

A **04h30**, le *MAHAVEL* coule en se cabrant à la verticale à la position 46°26'8 N et 001°50,0 W. Les deux hommes se mettent à l'eau avec chacun une défense en guise de bouée de sauvetage.

#### 4.2.2 Récupération des naufragés

L'équipage du *MAHAVEL* n'a pas eu le temps d'endosser les vêtements flottants individuels rangés dans un caisson. Le matelot a tenté, mais n'a pas eu le temps, de larguer le radeau de sauvetage, à poste sur le toit de la passerelle.

Dans un premier temps, le matelot de quart de l'*AMAZONE* ne fait rien pour porter assistance. C'est le patron qui, remonté à la passerelle, fait demi-tour une minute après le choc en manœuvrant sur tribord.

Simultanément, il informe le CROSS Etel sur la voie 16.

Des bouées couronnes sont lancées aux naufragés ; les deux hommes sont récupérés, le patron le premier. Ils sont sains et saufs et réconfortés. Le sauvetage a duré 15 minutes.

A **04h45**, l'*AMAZONE* fait route vers les Sables d'Olonne et le patron rend compte au CROSS Etel.

A **05h20**, l'*AMAZONE* est au port.

A **05h24**, les naufragés sont pris en charge par l'ambulance des pompiers qui les conduit à l'hôpital pour un bilan de santé.

Le patron de l'*AMAZONE* décide d'appareiller aussitôt en direction du secteur de pêche de Rochebonne pour relever ses filets.

Dès son retour aux Sables d'Olonne vers **01h00 le 30 juin 2002**, le patron s'est mis à la disposition des autorités.

## **5 DETERMINATION 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 ;**
- **autres facteurs.**

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.

## **5.1 Facteurs naturels**

Les conditions météorologiques sont très bonnes. La visibilité est excellente ; la nuit est claire avec une lune à son dernier quartier (la pleine lune est le 02 juillet 2004). La mer est belle et une légère brise souffle du Nordet (045 / 05 nœuds).

**Aucun facteur naturel ne peut donc être retenu.** Néanmoins, le *BEA*mer a déjà constaté que les pertes de vigilance et défauts de veille se manifestent plus souvent quand, paradoxalement, la visibilité est bonne, comme dans ce cas, plutôt que lorsqu'elle est mauvaise.

## **5.2 Facteurs matériels**

Le rapport de la visite annuelle du *MAHAVEL*, daté du 24 octobre 2003, mentionne l'existence d'un poste de télévision à la passerelle. Les constatations faites par les plongeurs ne permettent pas de confirmer ni d'infirmer son existence lors de l'accident. Son utilisation, si elle était prouvée, pourrait être l'une des causes de la baisse de vigilance de l'homme de quart.

Les deux navires étant en bon état, aucun autre facteur matériel ne peut être retenu.

## 5.3 Facteur humain

Les déclarations des deux hommes de quart comportent des contradictions et ne permettent pas de faire une reconstitution certaine des derniers instants précédant la collision.

Le matelot de l'*AMAZONE* déclare qu'il a manœuvré sur tribord à « quelques centaines de mètres ». Si cette distance était véridique, il est probable que l'abordage aurait été évité.

Le matelot du *MAHAVEL* déclare être venu lui aussi sur tribord ; pourtant les plongeurs ont constaté que la barre était « toute à gauche » et le matelot de l'*AMAZONE* prétend aussi que le *MAHAVEL* est venu sur sa gauche.

### 5.3.1 Départ prématuré de la passerelle du patron de l'*AMAZONE*

Quand le patron de l'*AMAZONE* a quitté sa passerelle, le *MAHAVEL* était distant de 0,4 à 0,6 mille suivant les diverses déclarations, soit dans le dernier cas, un temps d'arrivée au point le plus proche de 4 minutes pour une vitesse de 9 nœuds. Il savait que le *MAHAVEL* était privilégié et à surveiller. Il était alors temps de manœuvrer et il aurait dû le faire lui-même avant de descendre ou rester quelques instants de plus à la passerelle pour s'assurer qu'il n'y avait aucun risque de collision.

D'une part, il a laissé au matelot une situation compromise à très court terme et d'autre part, en quittant la passerelle, il a pu induire en erreur ce dernier qui ne pouvait imaginer que son patron se retirait avec un risque de collision aussi immédiat. Ceci pourrait expliquer partiellement la manœuvre tardive du matelot.

Le souci de ne pas perdre un instant, en temps de repos et en changement de route, a semble-t-il supplanté les exigences de la sécurité qui devraient être toujours prioritaires.

Cette altération du jugement a sans doute été favorisée par un besoin de sommeil, naturel en cette fin de nuit. Elle constitue néanmoins un **facteur déterminant** de l'accident.

### 5.3.2 Matelot de quart de l'*AMAZONE*

Il est hypermétrope et pour cette raison, il est inapte à la veille. Son armateur et le patron savent qu'il porte des lunettes mais disent ignorer son inaptitude à la veille. Si

l'hypermétropie ne gêne pas la vue de loin, elle altère cependant l'appréciation des distances et, dans ce cas, a certainement altéré la perception de la situation par l'homme de quart.

Comme son patron, il n'a pas apprécié l'imminence de la collision et, quand il s'en rend compte, il cède plus ou moins à la panique ; s'il met bien la barre à droite – trop tardivement – il ne stoppe pas le moteur et ne bat pas en arrière. Il continue même à faire route alors qu'il sait ce qui vient de se passer ; c'est le patron qui, arrivé à la passerelle, va faire demi-tour.

Ces deux éléments constituent des **facteurs aggravants**.

### 5.3.3 Matelot de quart du *MAHAVEL*

Le *MAHAVEL* qui était en pêche et tribordais, se trouvait en situation de navire privilégié. La visibilité étant excellente, son homme de quart ne pouvait imaginer que le navire sortant des Sables d'Olonne ne manœuvrerait pas.

## 5.4 Conditions de l'abordage

Au vu des avaries et marques constatées sur les deux navires, il apparaît que la collision s'est produite de face, quasiment étrave contre étrave.

L'hypothèse la plus probable pour les enquêteurs du *BEAMER* est la suivante : les deux navires ont manœuvré au dernier moment et trop tard. L'*AMAZONE* serait venu sur sa droite et le *MAHAVEL* sur sa gauche (contrairement à la déclaration de l'homme de quart), ce qui explique l'impact légèrement sur tribord de l'étrave de l'*AMAZONE* et qui, de plus, correspond au constat de barre « toute à gauche » fait par les plongeurs sur l'épave. En raison des différences de poids, de vitesses et de puissances des deux navires, le *MAHAVEL* a pivoté et l'*AMAZONE*, ayant sa barre toute à droite, a percuté en le détruisant le côté bâbord du *MAHAVEL*.

## 6 SYNTHÈSE

La collision est imputable à la non-application par l'*AMAZONE* des règles 15 (Navires dont les routes se croisent), 16 (Manœuvre du navire non privilégié) et 18 a (Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route d'un navire en train de pêcher).

En outre, en venant au dernier moment à gauche, contrairement à la disposition de la règle 17 c du RIPAM (manœuvre du navire privilégié), le *MAHAVEL* a rendu la collision inévitable, alors qu'en venant à droite, celle-ci, même si elle ne pouvait être évitée, aurait sans doute été moins violente.

L'origine de la situation est liée au départ de la passerelle du patron de l'*AMAZONE*.

## 7 RECOMMANDATIONS

**7.1** Le *BEA*mer rappelle la nécessité, lorsque l'on quitte la passerelle, de laisser une situation claire et bien comprise par celui qui prend le quart, surtout lorsqu'on est en situation rapprochée, et qu'une relève de quart ne peut être faite avant que les manœuvres d'urgence ne soient effectuées.

**7.2** Le *BEA*mer rappelle également que les règles pour prévenir les abordages doivent être scrupuleusement observées.

**7.3** L'aptitude à la veille des personnes de quart est indispensable ; les armateurs et les patrons sont tenus de n'embarquer que des marins aptes à la veille pour assurer le quart.

**7.4** La présence dans les passerelles de téléviseurs et de jeux vidéo est un facteur de nature à augmenter considérablement les risques d'abordage et d'échouement par perte de vigilance. Le *BEA*mer recommande donc à tous les acteurs concernés (administration, organismes professionnels, armateurs, patrons) leur suppression.

## **LISTE DES ANNEXES**

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier navires**
- C. Cartographie**

**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 30 JUIN 2004  
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL

000159

#### DÉCISION

#### 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 849 établi par le CROSS Etel le 29 juin 2004 ;

#### DECIDE

**Article unique** : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les conséquences qu'ils comportent pour la sécurité maritime, l'abordage survenu le 29 juin 2004 à 3 milles nautiques dans le Sud-Ouest des Sables d'Olonne entre les chalutiers MAHAVEL, immatriculé aux Sables d'Olonne, et AMAZONE, immatriculé à l'île d'Yeu, puis le naufrage subséquent du chalutier MAHAVEL, feront 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  
Jean-Marc SCHINDLER

**Dossier navires**



Navire de pêche *AMAZONE* à quai à l'île d'Yeu.



Frottements sur la partie avant du navire. Traces blanchâtres au-dessus de la ligne de flottaison et bleuâtres au-dessus de l'immatriculation



Principal point d'impact à l'avant tribord.



Arrière de la timonerie. Porte d'accès à la cabine du patron située à 3 mètres environ de la barre.



Intérieur bâbord de la timonerie (très bonne visibilité).



Intérieur tribord de la timonerie (très bonne visibilité).



Milieu de la timonerie.

### 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)