



Rapport d'enquête technique

LA CANGUE FIONE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

ABORDAGE

ENTRE LE CHALUTIER

LA CANGUE

ET LE CARGO

FIONE

SURVENU LE 22 FEVRIER 2007

DANS LE SUD DE L'ILE D'YEU

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 novembre 1997 et 25 novembre 1999.

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 7 |
| 2 | CONTEXTE | Page 8 |
| 3 | NAVIRES | Page 10 |
| 4 | EQUIPAGES | Page 14 |
| 5 | CHRONOLOGIE | Page 15 |
| 6 | CIRCONSTANCES DU SINISTRE | Page 20 |
| 7 | FACTEURS DU SINISTRE | Page 22 |
| 8 | CONCLUSION | Page 24 |
| 9 | RECOMMANDATIONS | Page 25 |

ANNEXE : Décision d'enquête

Liste des abréviations

| | | |
|----------------------|---|---|
| A1 | : | Dans le SMDSM, zone océanique couverte en VHF avec appel sélectif numérique |
| A2 | : | Dans le SMDSM, zone océanique couverte en MF avec appel sélectif numérique |
| A3 | : | Dans le SMDSM, zone océanique couverte par au moins un satellite géostationnaire d'INMARSAT |
| A4 | : | Dans le SMDSM, zone située hors des zones A1, A2 ou A3 |
| AIS | : | <i>Automatic Identification System</i> (système d'identification automatique) |
| ANFR | : | Agence Nationale des Fréquences |
| APRA | : | Aide de Pointage Radar Automatique (<i>ARPA : Automatic Radar Plotting Aid</i>) |
| ASN | : | Appel Sélectif Numérique |
| BEAmer | : | Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer |
| BPNM | : | Brevet de patron de petite navigation |
| CAPM | : | Certificat d'aptitude professionnelle maritime |
| CIN | : | Certificat d'initiation nautique |
| CRO | : | Certificat restreint d'opérateur des radiocommunications |
| COSPAS-SARSAT | : | Organisation internationale opérant un système de satellites aux fins de détresse (<i>SARSAT : search and rescue satellite-aided tracking system</i>) |
| CROSS | : | Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage |
| DST | : | Dispositif de Séparation du Trafic |
| GPS | : | <i>Global Positioning System</i> (Système de navigation par satellites, développé par les Etats-Unis) |
| INMARSAT | : | Organisation internationale utilisant des satellites de télécommunications sur orbite géostationnaire |
| ISM | : | <i>International Safety Management</i> (Code international de gestion de la sécurité) |
| kW | : | kilowatt |
| MAIB | : | <i>Marine Accident Investigation Branch</i> (Bureau britannique d'enquêtes sur les accidents maritimes) |

| | | |
|--------------|---|---|
| MF | : | Ondes radioélectriques à moyenne fréquence (ondes hectométriques) |
| MMSI | : | <i>Maritime Mobile Service Identity</i> : dans le SMDSM, numéro d'identification des navires |
| MRCC | : | <i>Maritime Search and Rescue Coordination Centre</i> (Centre de coordination de la recherche et du sauvetage en mer) |
| OMI | : | Organisation maritime internationale |
| PAP | : | Poisson autopropulsé (Marine Nationale) |
| PCM | : | Permis de Conduire les Moteurs |
| RIPAM | : | Règlement International pour prévenir les abordages en mer |
| RLS | : | Radiobalise de localisation des sinistres (COSPAS-SARSAT) |
| ROV | : | <i>Remotely Operated Vehicle</i> (robot sous-marin télécommandé) |
| SMDSM | : | Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer |
| TCPA | : | Temps jusqu'au point de rapprochement maximal (<i>Time to Closest Point of Approach</i>) |
| TU | : | Temps universel |
| VFI | : | Vêtement à flottabilité intégrée |
| VHF | : | <i>Very High Frequency</i> (Ondes métriques) |

REMARQUE PRELIMINAIRE

Le chalutier *LA CANGUE* a subi un abordage par un navire de commerce qu'il n'a pu identifier. Il a immédiatement signalé l'accident au CROSS ETEL et lui a indiqué la position de l'accident.

Le cargo *FIONE* a été identifié par le sémaphore de Saint-Sauveur et le méthanier *GASELYS* comme s'étant trouvé à la position de l'abordage lorsqu'il s'est produit.

Il est rappelé que le rôle du *BEA*mer est d'analyser les causes et les circonstances de l'accident, pour en tirer les enseignements en matière de sécurité et de prévention en dehors de toute recherche de responsabilité.

Dans la suite de ce rapport, le *FIONE* sera considéré comme le navire impliqué dans l'abordage de *LA CANGUE*. Les preuves de son éventuelle implication ne seront pas développées, car relevant de l'enquête judiciaire effectuée par le Parquet du tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne. Il en va de même des événements qui ont suivi l'accident, qui n'apportent aucun élément pour en déterminer les causes et relèvent exclusivement de la justice. En conséquence, les analyses et conclusions du présent rapport d'enquête ne sont pas pertinentes au regard de la détermination des responsabilités civiles ou pénales.

1 CIRCONSTANCES (toutes heures en TU + 1)

Le 22 février 2007, le chalutier des Sables d'Olonne *LA CANGUE* est en pêche, route au 180°, à une vitesse de 3,5 nœuds, à 13 milles dans le sud de l'île d'Yeu.

La mer est agitée à forte, la visibilité est bonne.

Un peu avant deux heures du matin, le matelot de quart voit un cargo se rapprocher en route de collision. Il tente de manœuvrer, puis appelle le patron qui fait une manœuvre d'urgence.

Le choc se produit au niveau du portique bâbord de *LA CANGUE*, au-dessus de la flottaison. Le patron a constaté que le navire abordeur était un cargo, de couleur bleue avec le nom PANAMA inscrit sur la poupe, et a estimé sa longueur à une centaine de mètres.

Le navire abordeur ne s'est pas arrêté. Il a été identifié par le sémaphore de Saint-Sauveur (radar et VHF) et par l'AIS du *GASELYS*, en essais, comme étant le *FIONE*. Le CROSS Etel a pu contacter ce dernier par VHF dix minutes après l'accident et lui demander de revenir sur la position de l'accident pour porter assistance. Peu après 05h00, le navire est autorisé par le parquet du Tribunal de Grande Instance de Paris à reprendre sa route vers Rouen.

Il n'y a de victime sur aucun des navires. Il n'y a pas non plus de pollution.

LA CANGUE a subi des dégâts importants sur son arrière, avec des entrées d'eau au-dessus de la flottaison. Il a pu regagner les Sables d'Olonne par ses propres moyens. Il a été constaté une brèche sur l'avant tribord du *FIONE* à son arrivée à Grand-Couronne, à 3 mètres environ au-dessus de la flottaison.

2 CONTEXTE

2.1 *LA CANGUE*



LA CANGUE est un chalutier de fond armé à la pêche côtière. Il fait des marées de 48 heures et pêche dans le Golfe de Gascogne à partir des Sables d'Olonne, où il est immatriculé.

Il a toujours appartenu au même patron-armateur depuis son neuvage en 1990.

2.2 *FIONE*



Le *FIONE* est un cargo à marchandises diverses pratiquant le cabotage international en Europe du Nord et en Afrique de l'Ouest.

Son armateur HELMSING & GRIMM Gmbh & Co, de Hambourg, l'exploite depuis 1975.

Cet armement possède une flotte de six cargos d'un port en lourd moyen, assez âgés.

Le *FIONE* avait chargé des graines d'arachides à Dakar (Sénégal) et effectué un déchargement partiel à Rochefort. Le reste de la cargaison, soit 2.349 tonnes, est destiné à Grand-Couronne (Rouen).

Le *FIONE* est un habitué des ports européens et français, notamment du Golfe de Gascogne.

Le navire a pris le nom de *CAPTAIN UFUK* depuis le 06 août 2007 tout en gardant son pavillon panaméen et ne navigue plus qu'en mer Noire. Il n'est plus classé au Germanischer Lloyd depuis octobre 2007. Il n'apparaît plus sur la liste des navires de l'armateur, qui n'en arme plus que quatre (source : Lloyd's MIU, février 2008).

3 NAVIRES

3.1 LA CANGUE

LA CANGUE est un chalutier pêche arrière.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Type de navire : chalutier de fond ;
- Longueur hors tout : 14,80 m ;
- Longueur entre perpendiculaires : 12,40 m ;
- Largeur hors tout : 5,50 m ;
- Creux : 2,80 m ;
- Franc-bord : 434 mm ;
- Jauge Londres en UMS : 39,47 ;
- Moteur Diesel : VOLVO PENTA type TAMD 162 ;
- Puissance : 294 kW ;
- Vitesse : 9 nœuds ;
- Construction : PVRT ;
- Chantier : GENDRON (Noirmoutier) ;
- Année de construction : 1990 ;
- Immatriculation : CH 221187 ;
- Indicatif d'appel : F.G.A.D. ;
- N° MMSI : 228 972 000 ;
- Immatriculation : LS 753172
- Catégorie de navigation : 2^{ème} ;
- Zone océanique SMDSM : A1 + A2.

Le navire est à pont couvert. Le pont supérieur comprend à l'avant de la timonerie un panneau avec surbau de 120 mm et fermeture à taquets pour la débarque du poisson, et supporte à l'arrière un enrouleur à trois bobines au niveau du portique.

Le pont principal comprend un magasin avant et l'entrepont de travail, avec la cuisine sur bâbord. A l'arrière se trouvent les deux treuils des funes, qui ont une force de calage de 3,5 tonnes.

Sous le pont de travail se trouvent la cale à poissons, le compartiment moteur et le poste d'équipage avec quatre couchettes.

Visites et certificats

La dernière visite annuelle a été réalisée le 15 mai 2006 et le permis de navigation renouvelé à cette occasion avec pour date de validité le 08 avril 2007.

Une visite à sec du navire a été effectuée le 08 avril 2004 par le centre de sécurité des navires des Pays de Loire et le certificat de franc-bord a été renouvelé à cette occasion jusqu'au 08 avril 2007, puis il a été visé les 24 mars 2005 et 15 mai 2006. Le navire a été caréné en octobre 2005.

L'installation radioélectrique a été contrôlée le 09 septembre 2005.

Equipements de passerelle

LA CANGUE est équipé d'un radar FURUNO 1830, sans APRA, et d'un traceur de route avec logiciel MAX SEA.

En matière de radiocommunications, il est équipé d'une station INMARSAT standard C Thrane & Thrane, d'un émetteur-récepteur MF SAILOR, avec ASN, d'un émetteur-récepteur fixe VHF avec ASN et d'une VHF portative SMDSM SIMRAD. Il est également équipé d'un récepteur NAVTEX FURUNO.

Tenue du quart à la passerelle

Au moment de l'accident, le radar est en fonction, sur l'échelle 1,5 mille.

La VHF est en double veille sur les voies 16 et 10.

3.2 **FIONE**

Le *FIONE* est un cargo à deux cales sans entrepont et quatre mâts de charge.

Bien que construit en 1967, il semble qu'il n'ait commencé à naviguer qu'en 1975 sous le nom de *GRATIA* avec pavillon allemand. De mars 1977 à juillet 1979, il a battu pavillon britannique sous le nom de *ABDUL RAZAAC SANUSI*. Il a pris le nom de *FIONE* le 10 août 1979, en même temps que le pavillon panaméen

Le *FIONE* présente les caractéristiques principales suivantes :

- **Type de navire** : **cargo marchandises diverses ;**
- **Longueur hors tout** : **96,15 m ;**
- **Longueur entre perpendiculaires** : **88,25 m ;**
- **Largeur hors membrures** : **13,50 m ;**
- **Creux** : **6,75 m ;**
- **Franc-bord été** : **1.970 mm ;**
- **Tirant d'eau été** : **5,91 m ;**
- **Jauge brute** : **2.451 ;**
- **Jauge nette** : **1.416 ;**
- **Port en lourd** : **3.770 tonnes ;**
- **Moteur Diesel** : **MAK 6 M 551 Ak ;**
- **Puissance** : **2.300 CV à 300 t/mn ;**
- **Vitesse en charge** : **13,5 nœuds ;**
- **Année de construction** : **1967 ;**
- **Chantier de construction** : **Werf Nobiskrug GmbH (Rendsburg, Germany) ;**
- **N° OMI** : **6802216 ;**
- **Indicatif d'appel** : **H.8.E.H ;**
- **N° MMSI** : **355 940000 ;**
- **Pavillon** : **PANAMA ;**

- Société de classification : GERMANISCHER LLOYD ;
- Notation de classe : * 100 A 5 E III ;
- Zone océanique SMDSM : A1 + A2 + A3.

Le navire est classé au Germanisher Lloyd depuis 1975.

Visites et certificats

Tous les certificats de sécurité et de prévention de la pollution ont été délivrés par le Germanischer Lloyd et sont en cours de validité.

Le certificat de gestion de la sécurité a été délivré par le Lloyd's Register of Shipping le 13 février 2006 et est valide jusqu'au 20 mars 2007.

Le document de conformité au Code ISM a été délivré le 05 octobre 2006 par le Lloyd's Register à HELMSING & GRIMM Gmbh & Co avec pour validité le 04 avril 2007.

Contrôles par les Etats du port

De 1999 à fin 2006, le navire a été visité 31 fois par les Etats du port dans le cadre du Memorandum de Paris, et 144 déficiences relevées au total. Il a été immobilisé trois fois, la dernière remontant à 2002.

Le même niveau d'état général est constaté sur l'ensemble de la flotte de l'armement HELMSING & GRIMM: 178 inspections réalisées entre 1998 et 2006 ont conduit à 27 immobilisations.

Equipements de passerelle

La passerelle est celle d'un navire ancien, classique, mais bien équipée. La visibilité est bonne sur l'avant et les côtés grâce aux ailerons, sans gêne particulière des mâts.

Le navire est équipé de deux radars : un DECCA BRIDGE MASTER 10cm et un radar FURUNO 3 cm. Il n'y a pas d'APRA. Le navire est équipé de l'AIS, mais pas de l'ECDIS.

Les équipements radioélectriques sont conformes pour la zone océanique A1, A2 et A3. Il y a deux VHF fixes.

Tenue du quart à la passerelle

Le quart est assuré par le Commandant pendant quatre heures (4h à 8h) et, pendant 10 heures par le Second Capitaine (8h à 12h et 18h à 24h) et le lieutenant (0h à 4h et 12h à 18h).

Il y a un matelot de veille la nuit par quarts de trois heures.

Au moment de l'accident, le radar 10 cm est en fonction sur l'échelle 6 milles. Habituellement, il est réglé sur 12 milles.

La veille VHF est assurée sur les voies 16 (phonie) et 70 (ASN).

4 EQUIPAGES

4.1 LA CANGUE

Le nombre maximum de personnes autorisées par le permis de navigation est de 4.

La décision d'effectif proposée par l'armateur le 27 janvier 2000 prévoit trois personnes : un patron, capacitaire motoriste, un mécanicien, également capacitaire et motoriste, et un matelot. Un matelot supplémentaire est prévu en roulement pour congés.

Le patron-armateur a un certificat de capacité et un certificat de motoriste à la pêche. Il a navigué pendant cinq ans, au cours desquels il a passé ses certificats, avant d'embarquer sur *LA CANGUE* dès son neuvage, d'abord comme mécanicien, puis comme patron. Il a bénéficié de dérogations pour embarquer comme patron-mécanicien. Il a également un certificat spécial d'opérateur (CSO).

Le mécanicien, ayant lui aussi les certificats de capacité et de motoriste à la pêche, est aussi expérimenté. Il a commencé à naviguer sur *LA CANGUE* en 2000.

Le matelot a un certificat de capacité et un permis de conduire les moteurs. Naviguant depuis dix ans, il a embarqué sur *LA CANGUE* un peu plus d'un mois avant l'accident. Il a également un certificat restreint d'opérateur (CRO).

Les trois personnes sont aptes médicalement, une seule ayant légèrement dépassé la date de visite d'aptitude médicale.

4.2 **FIONE**

L'équipage du *FIONE* comprend 12 membres d'équipage, tous polonais, sauf le capitaine qui est allemand. Les officiers pont sont : le capitaine, le second capitaine et un lieutenant. Il y a quatre matelots.

Un certificat fixant l'effectif minimum de sécurité a été délivré par la République de Panama. Il prévoit un effectif de 10 personnes, avec, pour le pont, un Commandant, un second capitaine et quatre matelots.

Que le navire soit au port ou en mer, l'équipage travaille sur une base de dix heures par jour. Au port, il reste en service à la mer.

Le Commandant a un brevet de capitaine sans limitations, délivré le 27 septembre 1999 et renouvelé jusqu'au 28 juin 2009 par la République fédérale d'Allemagne.

L'officier de quart au moment des faits a un brevet d'officier pont sans limitations, délivré le 25 avril 2006 par la République de Pologne et valable jusqu'au 04 avril 2011.

Le matelot de quart au moment des faits a un brevet de matelot délivré le 13 juillet 2001 par la République de Pologne.

Tous trois ont les certificats de qualification correspondants délivrés par la République de Panama, en cours de validité.

5 **CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS**

(toutes heures en TU + 1)

5.1 **LA CANGUE**

Le 21 février 2007

- A **08heures**, *LA CANGUE* quitte les Sables d'Olonne, pour une marée de 48 heures.

Le 22 février 2007

- A **01 heure**, le matelot prend son quart. *LA CANGUE* est en pêche avec le chalut de l'enrouleur central à l'eau, cap au 180°, à une vitesse de 3,5 nœuds. Les feux de navigation et de pêche sont allumés, ainsi que les deux projecteurs de portique. Il y a une houle de Sud-ouest d'environ 2 mètres, un vent de Sud-Sud-Ouest d'environ 15 nœuds et une bonne visibilité.

- Peu avant **02 heures**, le matelot aperçoit un navire de plus de 50 mètres sur son avant bâbord dont il voit le feu vert et les deux feux de mâts. Lorsque l'écho de ce navire apparaît sur l'écran radar, donc se trouve à moins de 1,5 mille, en approche rapide, il met la barre à gauche pour essayer de passer à son cul. Devant le peu d'effet de la barre, le matelot appelle le reste de l'équipage, la collision paraissant inévitable.

Le patron, monté à la timonerie et espérant que le navire passe sur l'avant de *LA CANGUE*, débraye le moteur, ce qui a pour effet de détendre les funes. Voyant qu'il va être pris par le travers malgré cette manœuvre, il réembraye et met la barre toute à droite.

Le cargo, dont le patron estime la longueur à une centaine de mètres, heurte avec son étrave *LA CANGUE* au niveau de son arrière bâbord et du portique, à hauteur de la lisse, donc au-dessus de la flottaison. La collision fait dévier le cargo, qui rague avec son flanc bâbord l'angle arrière bâbord de *LA CANGUE*, mais n'engage pas les funes.

Il n'y a ni blessé, ni voie d'eau.

- A **01h59**, le CROSS-A reçoit un appel de *LA CANGUE* signalant son abordage avec un navire de commerce, en position 49°29,4 N, 002°27,2 W, soit 13 milles dans le 190° du sémaphore de Saint-Sauveur.
- A **02h00**, diffusion d'un message PAN par le CROSS-A, qui met en œuvre l'hélicoptère de service public de La Rochelle *GUEPARD YANKEE*.
- A **02h02**, mise en œuvre de la vedette SNSM de l'île d'Yeu, la *SNS 084 PRESIDENT LOUIS BERNARD*. Le méthancier *GASELYS*, en essais, se dérouté sur la position, ainsi que des navires de pêche.
- A **02h07**, *LA CANGUE* signale avoir une voie d'eau et remonter son matériel de pêche.

- A **02h08**, le méthanier *GASELYS* signale au CROSS-A qu'il a identifié par AIS le navire *FIONE* comme s'étant trouvé à la position signalée de l'abordage.
- A **02h18**, *LA CANGUE* précise au CROSS-A qu'il a été abordé par bâbord arrière alors qu'il était en pêche et que la voie d'eau est située au-dessus de la flottaison.
- A **02h24**, liberté de manœuvre au *GASELYS*.
- A **02h49**, le bateau de pêche *MARIAL* se trouve à proximité de *LA CANGUE*, qui fait route cap à l'Est.
- A **02h57**, l'hélicoptère *GUEPARD YANKEE* se trouve à la verticale de *LA CANGUE*, qui peut étaler sa voie d'eau et ne demande pas l'assistance d'une moto-pompe. *GUEPARD YANKEE* va vers le *FIONE* pour identification.
- A **03h29**, la *SNS 084* est sur zone et escorte *LA CANGUE*, heure d'arrivée estimée aux Sables d'Olonne à 07h30.
- A **03h35**, liberté de manœuvre aux navires de pêche engagés.
- A **04h09**, liberté de manœuvre à *GUEPARD YANKEE*.
- A **07h27**, *LA CANGUE* et la *SNS 084* arrivent aux Sables d'Olonne.

5.2 *FIONE*

Le 21 février 2007

- A **18h33**, le *FIONE* quitte le port de Rochefort, où il a déchargé 1.152 tonnes de graines d'arachide chargées à Dakar, à destination de Rouen, pour y décharger le restant de la cargaison, soit 2.349 tonnes. Les tirants d'eau départ sont : AV : 4,42 mètres, AR : 5,28 mètres.
- A **20h30**, pilote débarqué.
- A **21h30**, passage sous pilote automatique.

- A **21h50**, le Commandant quitte la passerelle et laisse le second capitaine et un matelot de quart.

Le 22 février 2007

- A **00h00**, changement de quart, avec remplacement de l'officier et du matelot.
- A **02h00**, les conditions de temps telles que mentionnées au journal de bord sont : vent de Sud force 5, ciel nuageux, bonne visibilité.
- A **02h10**, le CROSS-A appelle le *FIONE* pour lui signaler qu'il a eu un abordage avec un navire de pêche et lui demander de se rendre à la position de l'accident pour porter assistance. Le *FIONE* donne sa position : 46°30,6 N, 002°30,0 W.
- A **02h20**, le capitaine du *FIONE* est appelé à la passerelle par l'officier de quart, qui lui relate l'appel du CROSS-A et lui indique que rien n'est arrivé. Le Capitaine constate que le radar est sur 6 milles, et observe des échos d'environ 6 navires de pêche à 3 ou 4 milles sur l'arrière tribord, aucun sur la route du *FIONE*, ni devant, ni derrière. Il constate également que les feux de navigation et les équipements de navigation fonctionnent normalement. Le cap est au 305°, la vitesse surface 10,5 nœuds et la vitesse fond 11,4 nœuds.
- A **02h22**, le Capitaine appelle le CROSS-A qui lui confirme la demande d'assistance de *LA CANGUE*.
- A **02h29**, le Capitaine change de route pour se rendre sur la position de la collision donnée par le CROSS-A et réduit sa vitesse.
- A **02h30**, le capitaine du *FIONE* déclenche l'alarme générale pour avertir l'équipage d'une opération de recherche et sauvetage. Des veilleurs sont postés sur chaque aileron de passerelle et sur le gaillard, la machine est parée à manœuvrer, un deuxième groupe est mis en service.
- A **03h00**, le Second capitaine prépare l'embarcation de sauvetage bâbord.

- A **03h10**, le *FIONE* arrive sur zone et avertit le CROSS-A qui lui dit de rester sur place et de garder la veille VHF sur les voies 16 et 68. Les communications avec les bateaux de pêche sont impossibles en raison des problèmes de langage. Le moteur principal est stoppé. Les sondes des ballasts et des puisards de cale sont vérifiées, ainsi que la coque et l'étrave. Rien à signaler.
- A **03h20**, un hélicoptère vient identifier le *FIONE*.
- A **03h38**, le capitaine du *FIONE* avertit son armateur par télécopie de la situation.
- A **04h15**, le CROSS-A demande au *FIONE* de rester toujours sur place. Les sondes sont contrôlées, sans changement.
- A **06h15**, après décision du Parquet du Tribunal de Grande Instance de Paris, le CROSS-A autorise le *FIONE* à reprendre sa route pour Rouen, avec reports de position toutes les deux heures. Le moteur principal est démarré à 06h20. Les sondes et la coque sont à nouveau vérifiées. Un trou est trouvé dans le gaillard, au dessus de la flottaison. Il est obturé et ne présente pas de danger d'entrée d'eau.

Le 24 février 2007

A **17h00**, le navire est amarré à Grand-Couronne.

6 CIRCONSTANCES DU SINISTRE

6.1 Constatations

Sur *LA CANGUE*



LA CANGUE a été touchée sur son arrière bâbord, entre le portique et le tableau arrière, au-dessus du pont de franc-bord. Cette zone, renforcée puisque exposée aux manœuvres du panneau, a été complètement déformée. Les deux enrouleurs ont été sévèrement endommagés, ainsi que l'hydraulique des treuils et les emménagements à l'arrière.

La collision a provoqué une brèche au dessus de la flottaison par laquelle il y a eu des entrées d'eau. Le navire a pu regagner les Sables d'Olonne par ses propres moyens.

Sur le *FIONE*

Un trou circulaire d'environ 25 centimètres de diamètre a été trouvé sur le bordé tribord avant, à environ 3 mètres de la flottaison, au niveau d'un magasin situé sous le gaillard. Il n'existait pas au départ de Rochefort et a été découvert par le bord dans la matinée du 22 février 2007. L'absence de traces de peinture sur les bords de ce trou laisse à penser qu'il a

été nettoyé avant l'arrivée à Rouen. Néanmoins, sa position est cohérente avec les déformations constatées sur le portique du chalutier.

Il a été constaté des traces de matage sur le brion de l'étrave mais elles paraissent antérieures à l'accident.

6.2 Déroulement de l'accident

Selon les informations recueillies lors de l'enquête, il a été possible de reconstituer les éléments suivants :

L'abordage s'est produit alors que *LA CANGUE* était en pêche, cap au 180°, à une vitesse de 3,5 nœuds. A ce moment là, le *FIONE* était en route au 305° à une vitesse surface de 10,4 nœuds.

Le matelot de quart à bord de *LA CANGUE* a déclaré avoir vu le cargo juste avant que son écho n'apparaisse sur l'écran radar, donc à une distance légèrement supérieure à 1,5 mille. Il dit avoir mis de la barre à gauche pour tenter de passer sur son arrière puis appelle le reste de l'équipage.

Le patron, dès qu'il arrive à la timonerie, met de la barre à droite. Pensant que le cargo va passer sur son avant, il débraye le moteur, mais constatant rapidement qu'il va être abordé par le travers, il réembraye et met la barre toute à droite.

L'effet de la barre à gauche a dû être limité en raison de la traction des funes. Mais quand le patron a débrayé le moteur, les funes se sont détendues, ce qui a permis à *LA CANGUE* de venir à droite sous l'effet de la barre à droite, et de reprendre de la vitesse quand il a réembrayé. Il a ainsi pu passer juste sous l'avant du *FIONE*, qui a heurté l'angle bâbord du portique, occasionnant le trou dans son gaillard tribord. L'étrave a ensuite défoncé le bordé bâbord arrière de *LA CANGUE* sous le portique, au niveau du renfort du panneau, puis, *LA CANGUE* continuant à venir sur la droite, le *FIONE* est passé sur son arrière, raguant son flanc bâbord sur le tableau arrière, sans toutefois engager les funes, qui n'avaient pas repris leur tension.

7 DETERMINATION & 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'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.

7.1 Facteurs naturels

Les conditions météorologiques sont bonnes : vent de secteur Sud, force 4, bonne visibilité.

Ce facteur **n'a pas été retenu comme facteur contributif.**

7.2 Facteurs matériels

Aucune défaillance matérielle ou technique n'a été identifiée sur aucun des deux navires.

Ce facteur **n'a pas été retenu comme facteur contributif**.

7.3 Facteur humain

7.3.1 Tenue du quart à bord de *LA CANGUE*

Le quart est assuré normalement à bord de *LA CANGUE*. Le matelot de quart a bien suivi les consignes du patron, qui étaient de veiller le radar sur 1,5 mille, et de l'appeler en cas de problème. Ayant repéré le *FIONE* et constaté l'absence de manœuvre de ce dernier à une distance de 1,5 mille, le matelot a cherché à éviter l'abordage. Cette manœuvre n'a pas eu l'effet escompté compte tenu de la distance, des vitesses et des routes respectives (TCPA inférieur à 10 minutes) et de l'effet du train de pêche sur la manœuvrabilité de *LA CANGUE*. Cela a été retenu comme **facteur contributif** de l'accident.

Le patron et le mécanicien, une fois appelés, sont arrivés très vite à la timonerie, ce qui les a probablement sauvés, le poste d'équipage ayant été sérieusement endommagé lors de la collision.

Le patron a rapidement évalué la situation et effectué les manœuvres appropriées, évitant ainsi à *LA CANGUE* d'être pris par le travers, ce qui aurait probablement entraîné sa perte.

7.3.2 A bord du *FIONE*

Le quart est assuré normalement par un officier et un matelot, qui ont pris leur quart deux heures avant l'accident. Aucun facteur lié à la fatigue n'a été relevé.

L'officier et le matelot de quart devaient être présents à la passerelle, en tous cas l'officier a répondu au CROSS-A dix minutes après l'abordage.

Lorsque le Commandant est monté à la passerelle après l'accident, il n'a pas constaté d'anomalie.

La consigne du Capitaine est d'être appelé en cas de forte concentration de navires. Le sémaphore de l'Île d'Yeu a observé un groupe de huit navires de pêche dans un rayon de 3 à 4 milles, que le *FIONE* a traversé. Ceci a été confirmé par le capitaine, qui a observé au radar plusieurs navires sur l'arrière tribord, lorsqu'il a été appelé par l'officier de quart. Cette présence de navires de pêche ne justifiait sans doute pas d'appeler le capitaine, mais elle nécessitait à tout le moins d'exercer une veille effective et de manœuvrer en conséquence, d'autant que le *FIONE* naviguait régulièrement dans la zone et n'ignorait donc pas la probabilité de trouver des bateaux de pêche.

L'absence de manœuvre, très probablement due à un défaut de veille effective de l'officier et du matelot de quart du *FIONE*, est le **facteur déterminant** de l'abordage avec *LA CANGUE*.

Le navire ne s'est dérotté pour porter assistance que lorsqu'il a reçu un appel nominatif du CROSS, ce qui a été retenu comme **facteur aggravant**.

8 SYNTHÈSE

L'abordage entre le cargo *FIONE* et le bateau de pêche *LA CANGUE* est le résultat :

- d'un défaut de veille et/ou de réaction manifestes de l'équipe de quart du cargo,
- d'une manœuvre du chalutier n'ayant pas eu l'effet escompté.

La bonne réaction de son patron a permis d'éviter un accident aux conséquences beaucoup plus graves.

L' AIS a permis d'identifier le *FIONE* qui ne s'était pas arrêté après l'accident.

Par la suite, le Commandant du *FIONE* a été gêné par l'impossibilité de communiquer en anglais avec les bateaux de pêche sur zone, dont *LA CANGUE*.

9 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer recommande :

9.1 A l'armateur du *FIONE* de rappeler à ses équipages les obligations des bords en matière :

- de veille (RIPAM règle 5),
- de manœuvre (RIPAM règles 15 et 16),
- d'assistance (SOLAS chapitre V – règle 33).

9.2 A l'armateur de *LA CANGUE* :

- de sensibiliser le personnel de quart à la nécessaire rapidité de réaction et aux conditions d'application de la règle 17 du RIPAM,
- de revoir ses consignes permanentes en fonction du retour d'expérience de cet accident.

9.3 A la Direction des Affaires Maritimes / Sous-Direction des Gens de Mer de porter l'apprentissage de l'Anglais maritime normalisé à un niveau suffisant pour établir des communications en VHF.

Annexe

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **22 FEV. 2007**
N/réf. : BEAmer/IGSAM/MTETM

00 00 61



Le Directeur

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 18 juillet 2005 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR OMI 0105 unique établi par le CROSS Étrel le 22 février 2007 ;

DÉCIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant l'abordage survenu le 22 février 2007 à 13 milles dans le Sud de l'île d'Yeu, entre le navire de pêche *LA CANGUE*, battant pavillon français, immatriculé LS 753 172, et le navire de charge *FIONE* battant pavillon panaméen, n° OMI 6802216.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement peut comporter pour la sécurité maritime et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la résolution A.849 (20) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Marc SCHINDLER

Ministère des Transports,
de l'Équipement,
du Tourisme
et de la Mer

BEAmer

Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42
Bea-Mer@equipement.gouv.fr



Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr