



Rapport d'enquête technique

MONICA II
CORN SWIFT

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

ABORDAGE

ENTRE LE CHALUTIER

MONICA II

ET LE CARGO MALTAIS

CORN SWIFT

**SURVENU LE 19 NOVEMBRE 2004
DANS LE CANAL SAINT GEORGES
(PAYS DE GALLES)**

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 relatif 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

1	CIRCONSTANCES	Page 8
2	CONTEXTE	Page 8
3	NAVIRES	Page 9
4	EQUIPAGE	Page 13
5	CHRONOLOGIE	Page 14
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 17
7	CONCLUSIONS	Page 20
8	RECOMMANDATIONS	Page 22

ANNEXES

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

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
MRCC	:	Maritime Rescue Coordination Center
VDR	:	Enregistreur de données de voyage (Voyage Data Recorder)
VHF	:	Very High Frequency (ondes métriques)
GPS	:	Système de positionnement par satellite (Global Positioning System)
AIS	:	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
ISM	:	Code international de gestion de la sécurité (International Safety Management)

1 CIRCONSTANCES

Le vendredi 19 novembre 2004, vers 22h45 (heure bord), le chalutier *MONICA II*, immatriculé à Lorient sous le N° 686632, et le cargo *CORN SWIFT*, battant pavillon de Malte, entrent en collision dans le canal Saint Georges en mer Celtique à environ 38 milles dans l'Ouest-Sud-Ouest de Milford Haven (Pays de Galles).

Après information des services concernés (CROSS, MRCC) et évaluation des avaries, les deux navires ne demandant pas assistance, reprennent leurs routes vers leurs ports de destination respectifs.

Il n'y a eu aucun blessé ni à bord du chalutier ni du cargo.

2 CONTEXTE

- Le chalutier *MONICA II* est un navire de pêche artisanale appartenant au patron embarqué. Il pratique toute l'année la pêche au chalut de fond en Mer Celtique. Les apports, poissons et langoustines sont débarqués et vendus à la criée du port de Loctudy. Les marées sont de 14 jours.
- Le cargo *CORN SWIFT*, immatriculé à Malte, est géré, ainsi que cinq autres navires du même type, par un armement dont le siège social est en Turquie.

Il s'agit d'un navire polyvalent transportant du divers, qui fréquente habituellement les ports de l'Europe du Nord ou de la Méditerranée.

Au moment de l'accident, les conditions météorologiques sur zone étaient bonnes, vent de Nord-Ouest 20 nœuds, mer peu agitée, visibilité supérieure à 6 milles.

3 NAVIRES

3.1 MONICA II

Le *MONICA II* est un chalutier à pêche arrière, pont couvert à coque en acier, construit en 1988, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Longueur H.T** : 20,25 m ;
- **Jauge brute** : 73,97 tx ;
- **Puissance** : 331 kW ;
- **Franc bord** : 500 mm.

Sa dernière visite annuelle de sécurité a été effectuée le 04 mai 2004, à l'issue de laquelle son permis de navigation en 2^{ème} catégorie (moins de 200 milles d'un abri ou d'un port) a été renouvelé jusqu'au 29 avril 2005.

3.2 CORN SWIFT

3.2.1 Généralités

Le *CORN SWIFT* est un navire du type general cargo avec tween deck construit en 1983 au chantier MIHO ZOSENSHO KK - SHIMIZU Japon.

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Longueur hors tout** : 106,29 m ;
- **Largeur** : 16,04 m ;
- **Creux** : 10,61 m ;
- **Tirant d'eau été** : 7,979 m ;
- **Port en lourd** : 8138 t ;
- **Jauge brute** : 4921 ;

- **Propulsion** : un moteur diesel HANSHIN de 2425 kW entraînant une hélice à 4 pales orientables à 282 t/mn;
- **Vitesse en service** : en charge 9,50 nœuds ; sur ballasts 10,50 nœuds.

La cargaison est répartie en une cale d'un volume total de 10938 m³, équipée de deux grues de 25 tonnes installées à tribord.

Le navire est enregistré sous pavillon maltais, immatriculé à La Valette depuis le 7 mars 2002. Auparavant, il était sous pavillon néerlandais et portait le nom de *KEIZERGRATCH*.

Il est classé au Lloyds Register of Shipping qui lui a délivré la cote. « 100 A1, LMC, Timber deck cargoes, container cargoes in holds and on upper deck hatch covers, Ice Class IA at a draught not exceeding 5,85m Ice Class IB ».

La visite annuelle du navire par la société de classification a été faite à La Corogne (Espagne) le 29 juin 2004.

Le navire est équipé du système d'identification automatique AIS.

Les certificats du navire ont été renouvelés en 2002 et sont valides jusqu'en 2007.

Le navire et la compagnie sont certifiés ISM par Nippon Kaiji Kyokai par délégation des autorités maltaises.

Le certificat de gestion de la sécurité délivré le 28 septembre 2004, est valide jusqu'au 27 juin 2009.

L'attestation de conformité au Code ISM délivrée le 22 juin 2004, est valide jusqu'au 28 avril 2009.

La compagnie est aussi certifiée ISO 9001 version 2000.

3.2.2 Timonerie

Le navire possède les différents équipements radio et de navigation conformes à la réglementation en vigueur.

Les équipements sont répartis de la manière suivante :

- au centre, se trouve le pupitre de l'homme de barre et de chaque côté les deux radars Koden Electronics modèle MD310 avec système ARPA mais sans enregistreur et les deux postes VHF;
- à tribord sont installés les commandes de la machine, le GPS et derrière la console de barre, on trouve la table à cartes avec le récepteur Navtex.

La vue de la timonerie est dégagée ainsi que celle de l'aileron bâbord. De l'aileron tribord, la vue est gênée par la présence des deux grues.

Il n'y a ni table traçante, ni carte électronique. Le bord n'utilise que des cartes papier. Il n'y a pas non plus d'enregistreur de cap, ni de manœuvre, ni d'alarme.

Le navire ne dispose pas d'enregistreur de données de voyage (VDR).

Toutes les documentations et les classeurs ISM sont bien rangés et d'accès facile. On note aussi la présence d'affichettes d'instructions et de procédures, et des renseignements sur les capacités de manœuvre du navire.

On trouvera à l'annexe navire les caractéristiques de manœuvre (cercle de giration, crash stop, vitesse à différents pas de l'hélice).

Lors de la visite à bord le 24 novembre 2004, les enquêteurs du *BEA*mer ont pu consulter les documents suivants :

- ordres permanents du commandant,
- carnet des ordres de nuit,
- carnet radar,
- journal de passerelle (log book),
- journal SMDSM, VHF log book,
- Navtex,

- tâches et responsabilités des officiers de quart,
- circonstances où le commandant doit être appelé, organisation des quarts,
- plans de traversée,
- planning des exercices de sécurité,
- planning des exercices des situations d'urgence,
- registre des heures supplémentaires.

3.2.3 Contrôle par l'Etat du Port

Depuis 1998, le navire a subi 16 contrôles par l'Etat du port dans le cadre du Mémoire de Paris ou par l'US Coast Guard dont le dernier à La Corogne (Espagne) le 29 juin 2004 (deux déficiences).

A son arrivée à Hartlepool le 23 novembre 2004, il a été inspecté par les autorités maritimes britanniques puis par les enquêteurs du BEAmer.

Le navire n'a fait l'objet d'aucune immobilisation.

Le *CORN SWIFT* fait partie d'une flotte de 6 navires, tous du type "general cargo" et construits à la même époque et immatriculés à Malte. Quatre sont classés au Nippon Kaiji Kyokai (NKK), les deux autres au Lloyds Register of Shipping. Ils n'ont fait l'objet d'aucune immobilisation et la moyenne des déficiences relevées par navire pour l'ensemble de la flotte s'établit à 1,14.

4 EQUIPAGE

4.1 MONICA II

Le *MONICA II* est armé à la pêche au large par un équipage de 5 hommes.

Le patron-armateur (qui avait la responsabilité du quart au moment de l'abordage), est âgé de 35 ans. Il est titulaire du brevet de patron de pêche et du certificat spécial d'opérateur SMDSM obtenus en 1997.

Le chef-mécanicien, âgé de 29 ans, exerce sa fonction avec une dérogation accordée pour 3 mois, étant titulaire du permis de conduire les moteurs de 250 kw (le brevet requis étant celui de mécanicien 750 kw).

Les 3 matelots sont âgés de 34, 28 et 24 ans et possèdent la formation professionnelle requise.

4.2 CORN SWIFT

Le *CORN SWIFT* est armé par un équipage de 14 hommes, tous de nationalité turque.

Le capitaine est âgé de 58 ans. Il commande à la mer depuis 26 ans et a pris le commandement du *CORN SWIFT* le 6 septembre 2004.

Le 2^{ème} lieutenant, qui exerçait la responsabilité du quart au moment de la collision, est âgé de 24 ans ; il est embarqué sur le *CORN SWIFT* depuis le 12 juillet 2004.

L'effectif minimum de sécurité tel que figurant dans le Certificat d'Effectif Minimum de Sécurité délivré par l'Etat du pavillon le 7 mars 2002 (valable jusqu'au 6 mars 2007) est de douze personnes dont le capitaine : second capitaine, lieutenant, chef mécanicien, second mécanicien, officier mécanicien, 4 matelots et 2 mécaniciens.

Lors de l'accident l'effectif du navire était de 14 personnes dont un lieutenant supplémentaire.

Le commandant et le chef mécanicien ne font pas de quart.

Le quart passerelle est assuré par le second capitaine et les deux lieutenants, chacun assisté d'un veilleur selon la répartition suivante :

00h00 – 04h00 12h00 – 16h00	1 ^{er} lieutenant + matelot de veille
04h00 – 08h00 16h00 – 20h00	second capitaine + matelot de veille
08h00 – 12h00 20h00 – 24h00	2 ^{ème} lieutenant + matelot de veille

Le quart machine est assuré alternativement par le second mécanicien, l'officier mécanicien et le graisseur.

5 CHRONOLOGIE

5.1 *MONICA II*

- Dans la soirée du **19 novembre 2004**, le *MONICA II* qui a commencé sa marée le **08 novembre**, se trouve en pêche sur la baie de Smalls, à l'entrée du canal Saint Georges, à environ 10 milles dans le Sud du dispositif de séparation du trafic.
- Il a refile son train de pêche (chaluts jumeaux) à **21H30**. Il traîne ses chaluts de fond à une vitesse de 3,5 nœuds, cap au 303. Il porte les feux réglementaires de chalutier en action de pêche.
Les appareils sont en fonction (radars, sondeurs, poste radio, GPS, table traçante) ; le navire gouverne sur pilote automatique.
A noter que les deux radars sont en route, un sur l'échelle de 6 milles, l'autre sur 1 mille ; toutefois, les alarmes d'échos rapprochés ne sont pas branchées.
- Le patron est seul à la passerelle ; devant quitter son quart à **00h00**, il s'emploie à remplir le journal de pêche pour y mentionner les captures de la journée ; ensuite, il prépare à l'aide de l'ordinateur, le tracé des prochains traits de chaluts pour la nuit pour les matelots qui vont prendre la suite.
- Vers **22h45** (heure bord du *MONICA II*), il ressent un choc violent sur l'avant ; il vient d'entrer en collision avec le *CORN SWIFT*. Il débraye le moteur afin d'évaluer les avaries et entreprend de relever son train de pêche.

Aucun membre de l'équipage qui se trouve à l'arrière en train de trier le poisson n'est blessé.

- Simultanément, il informe le CROSS CORSEN de l'abordage et tente d'entrer en liaison avec l'autre navire (à **21h38** UTC).
- A **21h52** (UTC), l'abordage est confirmé par le MRCC de Falmouth.
- Après analyse de la situation, le patron du *MONICA II* confirme qu'il n'a pas besoin d'assistance, et décide de regagner le port de Loctudy où il arrive le **21 novembre** .
- A **22h04** (UTC), le *Monica II* signale une fusée rouge qui a été tirée d'un bateau à 1,5 mille environ à l'Ouest de sa position, apparemment d'un navire à passagers.

Les premières avaries constatées à l'arrivée du navire sont importantes, car, outre l'étrave enfoncée, la structure interne semble avoir été endommagée (caisses à gazole fissurées, système de réfrigération de la cale à poisson hors d'usage,...).

5.2 **CORN SWIFT**

- Le **18 novembre 2004** Le *CORN SWIFT* a quitté le port de Glasgow, où il vient de décharger sa cargaison de soja. Il doit rejoindre Hartlepool, un port de la côte Est de l'Angleterre pour y prendre un chargement de tuyaux en acier à destination de Damiette (Egypte). Son heure prévisionnelle d'arrivée (HPA) est le **24 novembre** à **02h25**.
- Le **19 novembre 2004**, après avoir emprunté le dispositif de séparation du trafic de SMALLS, il prend un cap au 181 ; sa vitesse est de l'ordre de 9 nœuds ; il gouverne sur pilote automatique, le radar bâbord est en service, réglé sur l'échelle 6 milles. Trois autres navires font une route Nord-Sud, l'un (*ENCOUNTER PHAO*) à 3 milles devant le *CORN SWIFT*, les deux autres derrière dont le plus près (*ATLANTIC SUN*) est à 3 milles environ et le plus éloigné (*AZUR*) à 5 milles.
- Le 2^{ème} lieutenant qui a pris le quart à **20h00** (UTC), assisté d'un matelot, aperçoit à **21h00** les feux du *MONICA II* qu'il identifie comme navire en pêche (feux vert et blanc et feux latéraux). Le pointage radar lui indique que le *MONICA II* se trouve à 3 milles, au relèvement de 135° et que les deux navires sont en route de collision.

Il tente de contacter le *MONICA II* par V.H.F sur le canal 16 à deux reprises, sans résultat. Son intention était de venir sur la droite à cause de la présence d'autres bateaux de pêche sur bâbord avant qui limitaient la possibilité de manœuvrer sur bâbord.

Il vient alors de 5° sur la droite, cap au 186 en manœuvrant au pilote automatique.

Lorsque le *MONICA II* n'est plus qu'à 2 milles, il essaie d'attirer son attention par signaux lumineux, à l'aide du projecteur de recherche.

Il modifie à nouveau sa route de 5° sur tribord à l'aide du pilote automatique pour suivre un cap au 191.

Aucune réaction du *MONICA II* n'étant constatée, le chalutier n'étant plus qu'à un demi mille, l'officier de quart du *CORN SWIFT* actionne la sirène (3 coups longs) et demande à l'homme de veille de prendre la barre en commande manuelle (un deuxième moteur de barre est mis en service) et de mettre la barre toute à droite. Cette ultime manœuvre ne permet pas d'éviter l'abordage à **21h20** (UTC). L'étrave du *MONICA II* heurte (ou est heurtée par) le bordé bâbord arrière du cargo qui a probablement chassé en manœuvrant, provoquant un effet de raquette.

La collision s'est produite à la position : 51°32,4' N – 005°57,3' W.

Lorsqu'il a entendu les coups de sifflets, le commandant est monté à la passerelle. Au même moment se produisait la collision. Il est rejoint aussitôt après par le second capitaine. Il aperçoit le *MONICA II* sur son quart bâbord à une demi encâblure (90 mètres environ).

Le second capitaine essaie de le contacter en VHF d'abord sur la voie 16 puis sur la voie 6.

L'observation aux jumelles lui permet d'estimer que le *MONICA II* est en état de navigabilité. La confirmation de l'absence de demande d'assistance par le patron du *MONICA II* conduit le *CORN SWIFT* à reprendre sa route.

- A **22h40** (UTC), il informe Milford Coast Guard qu'il est le navire impliqué dans la collision « I'm the other vessel ».

Pendant ce temps, il reprend sa route au 181. L'*ATLANTIC SUN* qui se trouvait sur zone est entré en contact avec le *MONICA II* qui a confirmé ne pas demander assistance.

- Le **23 novembre 2004**, le *CORN SWIFT* arrive à Hartlepool.

6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEAMer* pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément à la résolution OMI A849-20 modifiée par la résolution A884-21.

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 *BEAMer* 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 Analyse des faits

Les circonstances de l'accident permettent d'écarter tout ce qui concerne les contraintes naturelles ou les défaillances matérielles. Les conditions météorologiques étaient bonnes, le vent était Nord Nord-Ouest force 4, la mer peu agitée, la visibilité bonne.

De même, la fatigue n'est pas en cause dans cet accident.

Il suffit pour l'analyse de s'en tenir aux déficits comportementaux des responsables de quart sur chacun des deux navires.

6.1.1 *MONICA II*

Le patron du *MONICA II* a sans doute été distrait de sa veille, puisqu'il n'a pas vu le *CORN SWIFT* s'approcher, ce qu'il admet, étant, selon ses dires, occupé à d'autres tâches (tenue du journal de pêche, préparation des traits pour la nuit) ; il ne faisait pas non plus la veille radio sur les canaux appropriés, sans quoi, il aurait entendu les appels du *CORN SWIFT* (à moins qu'il ne s'agisse d'un problème de compréhension de la langue anglaise).

Quant au fait qu'il n'ait pas entendu les coups de sirène du *CORN SWIFT*, peut-être est-ce imputable au niveau de bruit souvent élevé dans les passerelles des chalutiers à pont couvert, les portes extérieures étant fermées.

Quoi qu'il en soit, il est clair que le patron du *MONICA II* n'a pas fait application du principe fondamental édicté par la Règle 5 du Règlement International pour prévenir les abordages en mer qui stipule que « tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée ... de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage ».

Le fait d'être un « navire privilégié » à quel que titre que ce soit, ne dispense en aucun cas d'une veille attentive.

Ajoutons que les déclarations du patron du *MONICA II* concernant l'attitude du *CORN SWIFT* après la collision ne correspondent pas à la réalité des faits. Le cargo est bien resté sur place, il a essayé de prendre contact avec le *MONICA II* pour lui proposer son assistance et a informé les Coast Guards de la collision. Il ne s'est éloigné du lieu de l'accident que lorsqu'il lui a été indiqué par les Coast Guards que le *MONICA II* n'avait pas besoin d'assistance (SOLAS V règle 33).

Quant aux fusées rouges qui ont été vues, elles sont venues s'ajouter à la confusion, elles étaient sans rapport avec l'accident.

6.1.2 *CORN SWIFT*

L'officier de quart du *CORN SWIFT* effectuait une veille rigoureuse et a pris conscience du risque d'abordage, sachant que le *MONICA II*, se trouvant en action de pêche, était privilégié conformément à la Règle 18(a) du Règlement.

Le *CORN SWIFT*, navire non privilégié, a fait une mauvaise application des Règles 7, 8 et 16 qui prescrivent de manœuvrer de bonne heure et franchement, de manière à s'écarter largement et qui indiquent qu'une « succession de changements de cap peu importants est à éviter » ; or, le *CORN SWIFT* a fait, à quelques minutes d'intervalle, deux embardées de seulement 5° sur tribord, ce qui était nettement insuffisant.

Il a essayé d'appeler l'attention du chalutier d'abord par contact VHF, puis par émission de signaux sonores et lumineux en application de la règle 36.

Cependant, les signaux sonores émis juste avant la collision, 3 coups de sifflets longs (le résumé de l'audition indique 3 coups brefs (short blasts)), n'ont aucune signification au regard de la Règle 34 ; il y a lieu d'émettre, en cas de doute, au moins 5 sons brefs (3 sons brefs signifiant « je bats en arrière », ce qui n'a pas été le cas) . Ce fait peut traduire, soit une méconnaissance du Règlement, soit un manque de maîtrise de la situation de la part de l'officier de quart.

Par contre la Règle 34 aurait pu être appliquée également par le pêcheur s'il avait fait la veille.

6.2 Dommages aux navires

6.2.1 A bord du *MONICA II*

L'examen de la coque le 21 novembre 2004 a montré :

- un enfoncement de l'étrave et de l'avant du pont,
- sur la coque côté tribord, une trace de ragage sur le bordé tribord à environ trois quarts avant du navire, en arrière de l'immatriculation,
- sur la plage avant, les rambardes et les supports de rambardes sont endommagés, le chaumard à rouleaux est à moitié arraché du pont.

A la timonerie, l'ordinateur de navigation est détruit.

Le magasin avant a été en partie noyé.

D'autres dommages ont été découverts plus tard à la remise en service du chalutier comme le déalignage du moteur de propulsion, la rupture des plots de fixation de la centrifugeuse.

Les dégâts auraient été encore plus graves si c'était le cargo qui avait abordé le chalutier.

6.2.2 A bord du *CORN SWIFT*

Lors de la visite du navire effectuée par les enquêteurs du *BEA*mer à Hartlepool le 24 novembre 2004, quatre enfoncements ont été relevés sur le bordé de muraille bâbord entre les couples 45 et 41. Le premier impact a eu lieu entre les couples 45 et 44, à environ 1 mètre au dessus de l'entrepont.

7 CONCLUSIONS

Il ressort de cette enquête que le chalutier français *MONICA II* et le cargo maltais *CORN SWIFT* sont entrés en collision en mer Celtique. L'étrave du navire de pêche a heurté l'arrière bâbord du navire de commerce alors que l'officier de quart de celui-ci tentait une manœuvre tardive d'évitement.

On notera en premier lieu que les problèmes, fréquemment invoqués, concernant les effectifs insuffisants, les équipages fatigués, voire l'absence pure et simple de personnel à la passerelle, tant à la pêche qu'au commerce, ne s'appliquent pas au cas de l'abordage entre le *MONICA II* et le *CORN SWIFT*.

Cet accident met en relief les difficultés d'application du Règlement International pour prévenir les abordages en mer dans les zones à forte densité de trafic commercial, et où travaillent de nombreux navires de pêche (hors le cas du dispositif de séparation de trafic).

- Difficultés pour les navires de commerce qui, aux termes du règlement sont tenus de manœuvrer pour éviter les navires de pêche.
Les manœuvres dans de telles circonstances peuvent s'avérer délicates en raison de la présence d'autres navires à proximité, d'autant plus que l'alinéa (e) de la Règle 8 (réduire la vitesse ou casser l'erre) est, chacun le sait, quasiment

inapplicable sur un navire de charge en route libre, sauf en dernière extrémité. Tel n'a pas été le cas pour le *CORN SWIFT*.

- Difficultés pour les navires de pêche, privilégiés en application de la Règle 18. Ainsi, le *MONICA II*, eut-il perçu les appels V.H.F. du *CORN SWIFT*, était néanmoins tenu, conformément à la Règle 17, de maintenir son cap et sa vitesse, sauf à manœuvrer au dernier moment (laquelle manœuvre peut conduire à crocher le train de pêche ou engager l'hélice avec les funes).
Théoriquement, s'il avait fait une veille efficace, c'est lui qui aurait dû appeler le *CORN SWIFT* en V.H.F. pour lui signaler que c'était à lui de manœuvrer.
L'utilisation de la V.H.F. a pu aussi indirectement contribuer à l'abordage.
Ce genre de situation est donc problématique pour le chalutier qui voit un cargo s'approcher dangereusement, alors qu'en principe, il ne doit pas bouger puisqu'il est privilégié. Pour autant, la Règle 17 ne le dispense pas de « le manœuvrer en dernière minute » pour éviter l'abordage.
- De son côté, le *CORN SWIFT* aurait du manœuvrer plus franchement au lieu d'effectuer des petits changements de cap. Par ailleurs, l'officier de quart aurait du aussi prévenir le commandant de la situation conformément aux ordres permanents affichés à la timonerie.

Il convient de rappeler (même si ce point ne s'applique pas directement à l'abordage survenu entre le *CORN SWIFT* et le *MONICA II*) que la plus grande rigueur doit s'attacher à l'utilisation des marques et feux de pêche. Les navires de pêche se plaignent, souvent à juste titre, de l'habitude des navires de commerce qui ne manoeuvrent pas et les frôlent dangereusement. En revanche, il est fréquent de constater que certains navires de pêche continuent de porter leurs marques et feux de pêche, alors qu'ils ne sont plus en opération, qu'ils sont en route à 10 nœuds et ne devraient donc plus les porter. Certains les conservent même à quai. De tels comportements constituent une infraction et contribuent à décrédibiliser la profession.

8 RECOMMANDATIONS

1. Le principe d'une veille permanente et rigoureuse doit demeurer une règle essentielle et intangible ; il en va de la vie des équipages. Il convient de sensibiliser les patrons et les hommes de quart sur ce point. C'est une question de formation et de culture de la sécurité. Il est de la responsabilité du patron de veiller à ce que l'attention des hommes de quart ne puisse être détournée que ce soit par des tâches annexes ou par tout autre motif y compris par des écrans de télévision ou de jeux vidéo, qui n'ont pas leur place dans une passerelle.
2. La visibilité depuis la passerelle devrait pouvoir être effective, si possible sans angle mort, sur tout l'horizon, ou au moins, depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de chaque bord.
C'est bien entendu dès la conception du navire, et avant la mise en chantier, que ce point doit être vérifié, les contrôles ultérieurs devant consister à s'assurer que la situation initiale n'a pas été modifiée par la suite (installation de nouveaux appareils, obstructions ...).
3. Cet accident a mis en relief les difficultés de communication entre navires, en particulier, entre bateaux de pêche et navires de commerce. Il paraît souhaitable d'accentuer la formation à la langue anglaise, tout en étant conscient que seule une pratique régulière de cette langue est de nature à résoudre les problèmes de compréhension
4. Le problème des alarmes radar à bord des navires de pêche (déjà évoqué dans d'autres affaires) semble toujours mal résolu ; du fait de leurs trop fréquents déclenchements, ces alarmes sont souvent débranchées. Il conviendrait de rechercher des solutions techniques permettant de surmonter cette difficulté et de permettre une utilisation régulière de ces alarmes sur tous les navires . Il s'agit d'un facteur important de sécurité et de prévention des abordages. L'alarme anti-collision est essentielle.
5. Une réflexion avec les professionnels devrait être menée sur l'usage de l'A.I.S à bord des navires de pêche.

LISTE DES ANNEXES

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

Décision d'enquête

Paris, le 24 NOV. 2004
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL

0 0 0 3 1 1

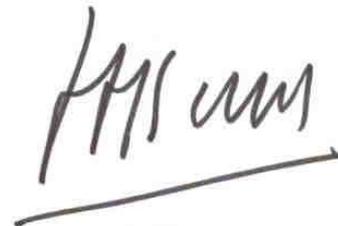
D É C I S I O N

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 883 établi par le CROSS Gris-Nez le 20 novembre 2004 ;

D E C I D E

Article unique : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les conséquences qu'il comporte pour la sécurité maritime, l'abordage survenu le 19 novembre 2004 à la position 51 32 079N – 005 56 930W à 38 milles nautiques dans le 253 de Milford Haven entre le chalutier « *MONICA II* » immatriculé à Lorient, et le cargo maltais « *CORN SWIFT* », fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.



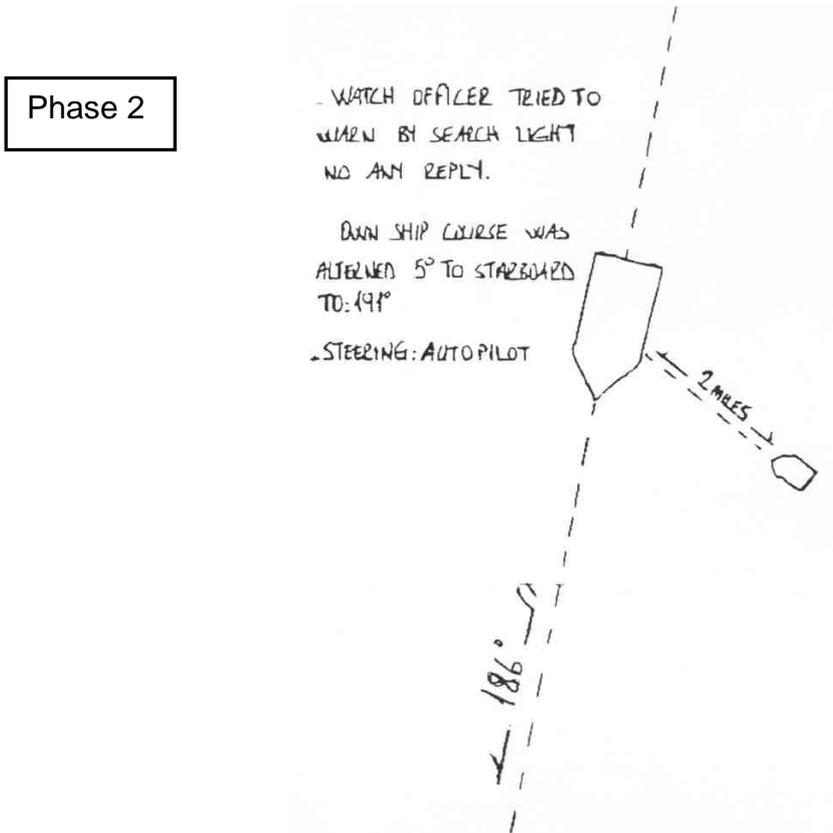
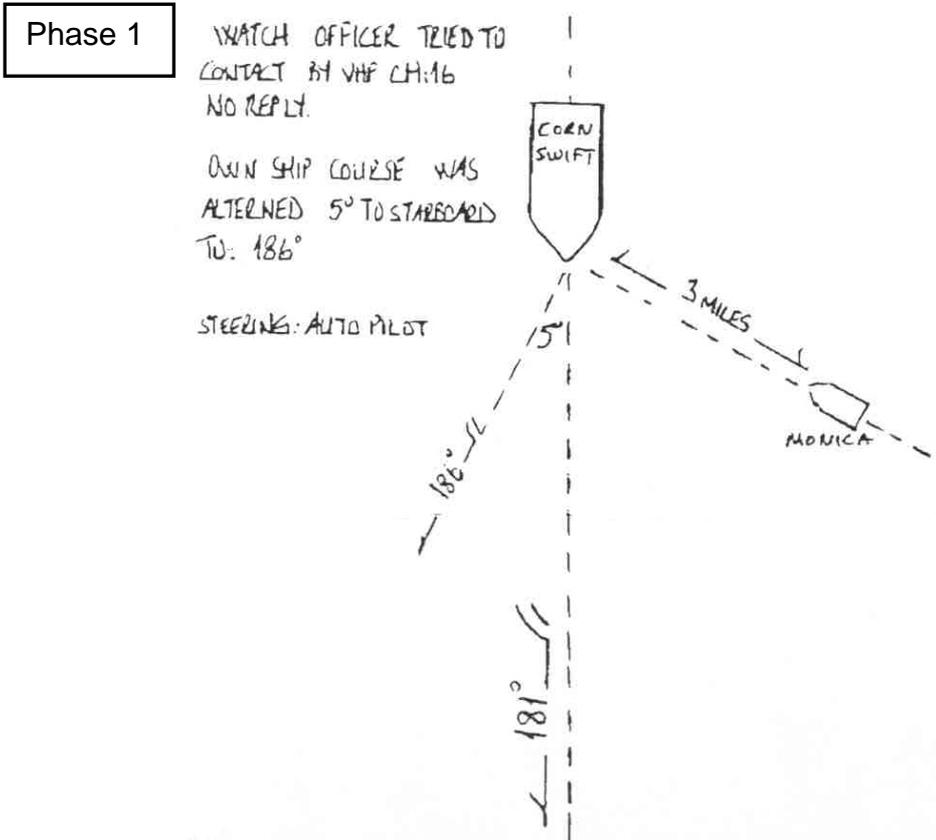
L'administrateur en chef
de 1^{ère} classe des affaires maritimes
Jean-Marc SCHINDLER

Dossier navire

- **Les phases de la situation**
- ***MONICA II***
- ***CORN SWIFT***

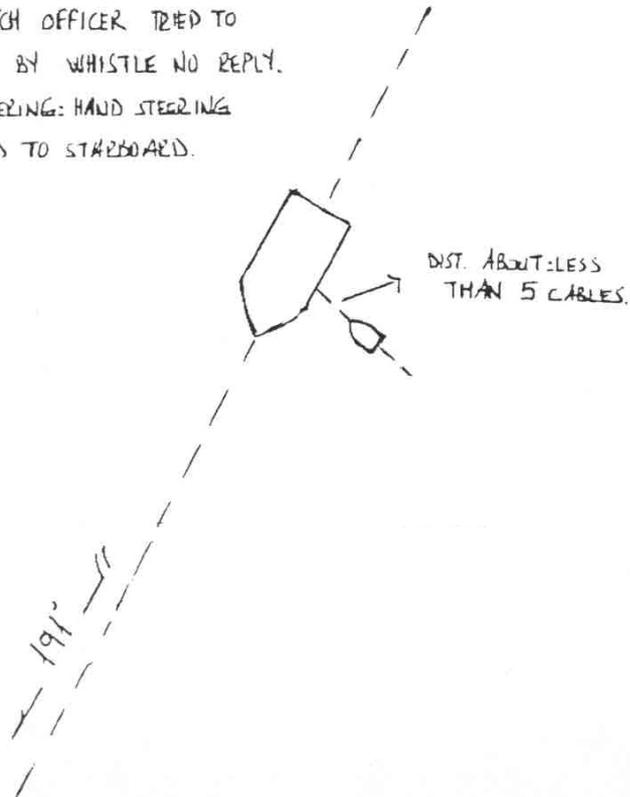
Les phases de la situation

Les différentes phases de la situation des deux navires avant la collision d'après l'officier de quart du *CORN SWIFT*.



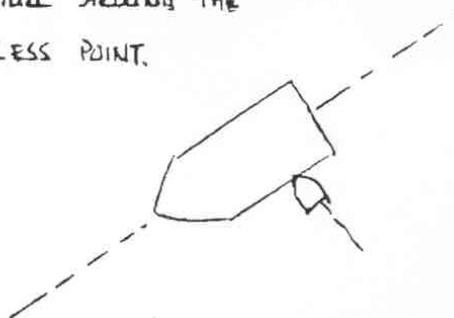
Phase 3

- WATCH OFFICER TRIED TO WARN BY WHISTLE NO REPLY.
- STEERING: HAND STEERING HARD TO STARBOARD.



Phase 4

- COLLISION
- FISHING VESSEL SLIGHTLY HIT THE HULL AROUND THE PILOT ACCESS POINT.



MONICA II





Chalutier Monica II sur le slipway à Concarneau – Etrave enfoncée.





Vue du pont supérieur à l'étrave – côté babord.



Vue du pont supérieur – côté tribord.



Timonerie du côté babord. Les deux écrans radar sont bien visibles lorsque l'homme de quart est assis dans son fauteuil.



Vue intérieure tribord de la timonerie. La porte de la cabine du patron est ouverte en permanence. Large de 0,50 m, elle obstrue une partie de la visibilité sur tribord. De plus, l'ouverture de cette porte permet au patron de voir l'écran du téléviseur installé sur une étagère au fond de la cabine. Il lui suffit de faire un quart de tour sur la droite.



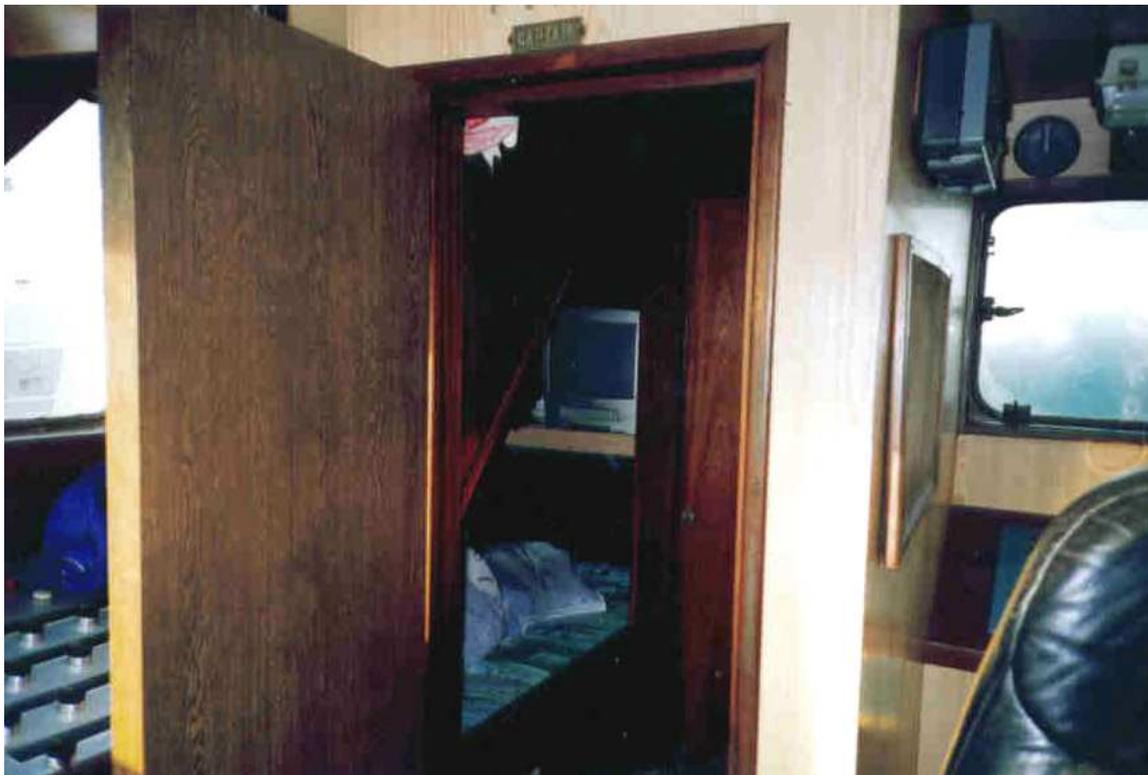
Vue de la timonerie, porte de la cabine fermée. La visibilité sur tribord est nettement meilleure.



Vue de l'arrière – Les chaluts masquent une partie de la visibilité.



Vue d'ensemble de la timonerie vers l'avant.



Ci-dessus :

Vue du téléviseur installé sur une étagère à l'intérieur de la cabine du patron, au dessus de sa couchette.

L'écran est visible à partir du siège en faisant un quart de tour vers la droite.



Photo de droite :

Vue rapprochée du téléviseur et du lecteur de cassettes à l'intérieur de la cabine du patron.

CORN SWIFT



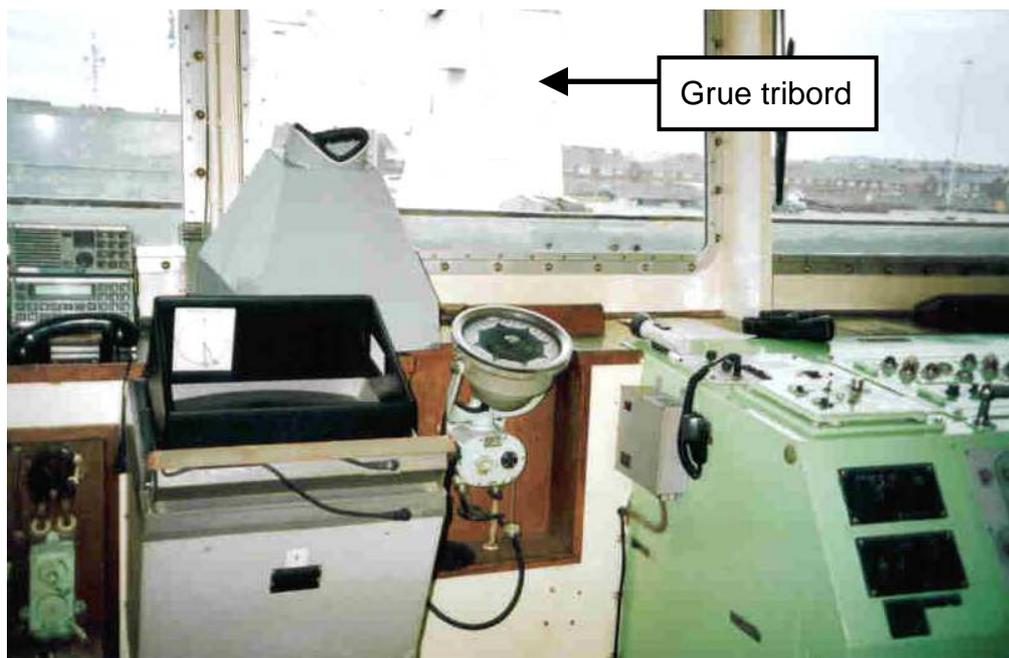




Vue de la timonerie – Pupitre central et côté bâbord.



Vue de la timonerie – Pupitre central et côté tribord.



Radar bâbord – On voit également la grue à tribord.



Cale de chargement avec grue tribord.



Enfoncement du bordé de muraille bâbord entre les couples 45 et 44.

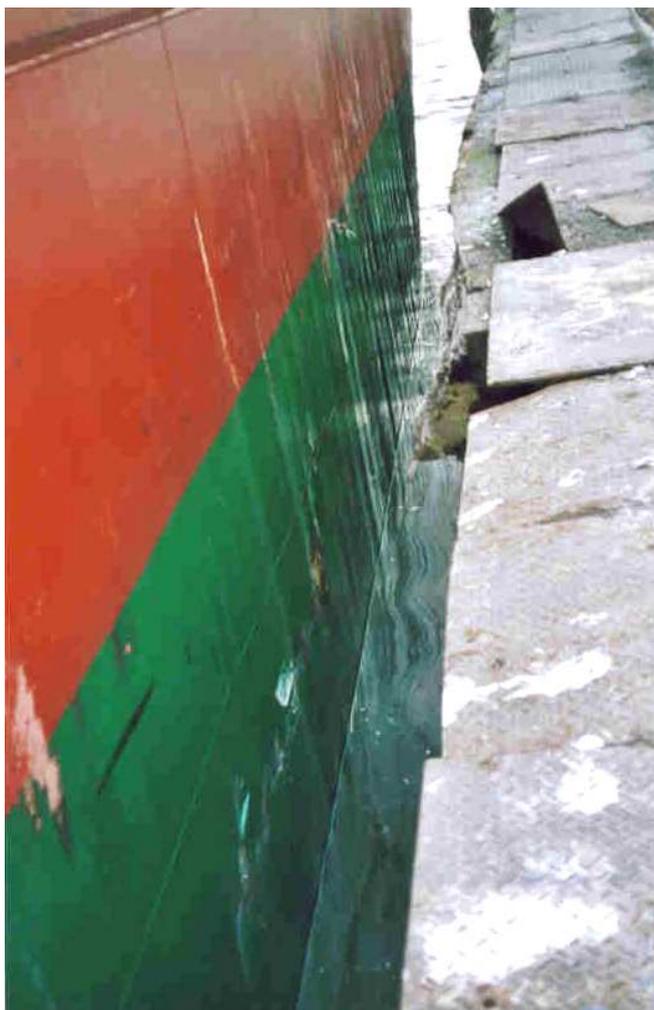


Point d'impact lors du choc.

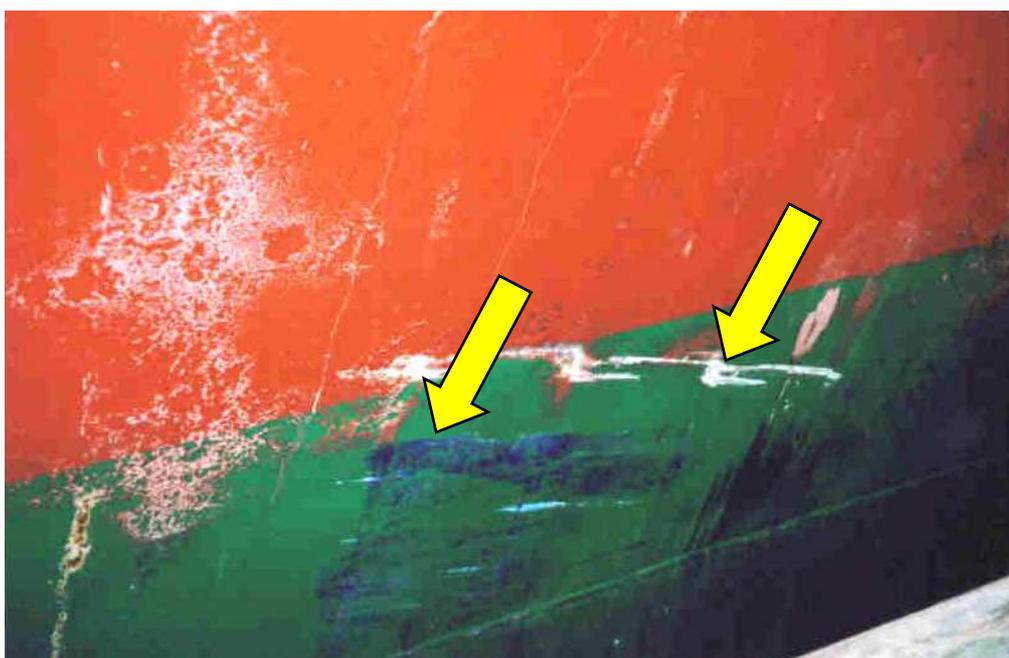


Enfoncements du bordé de muraille bâbord entre les couples 43 et 41.





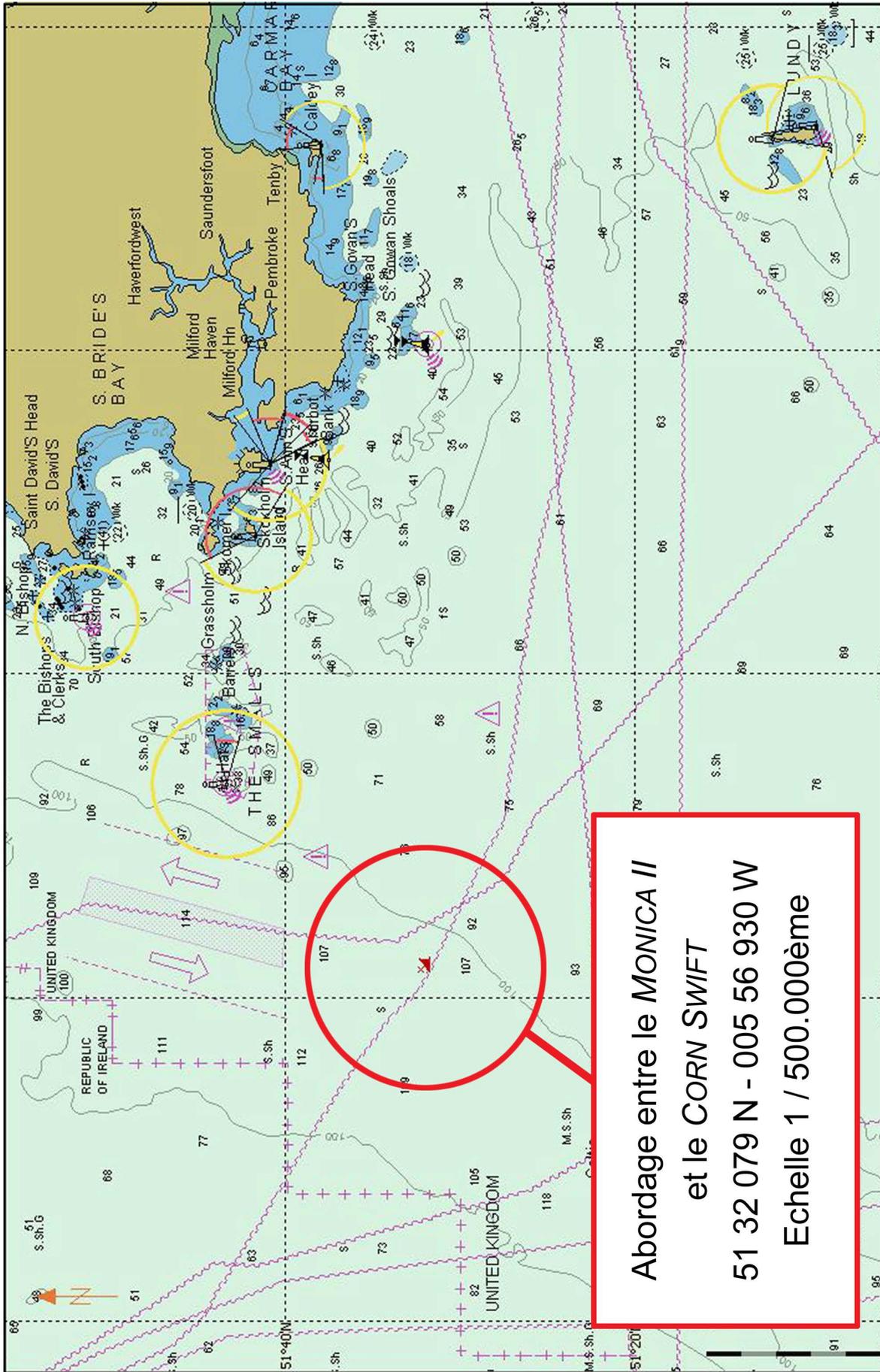
Enfoncements et ragages sur le bordé de muraille bâbord.



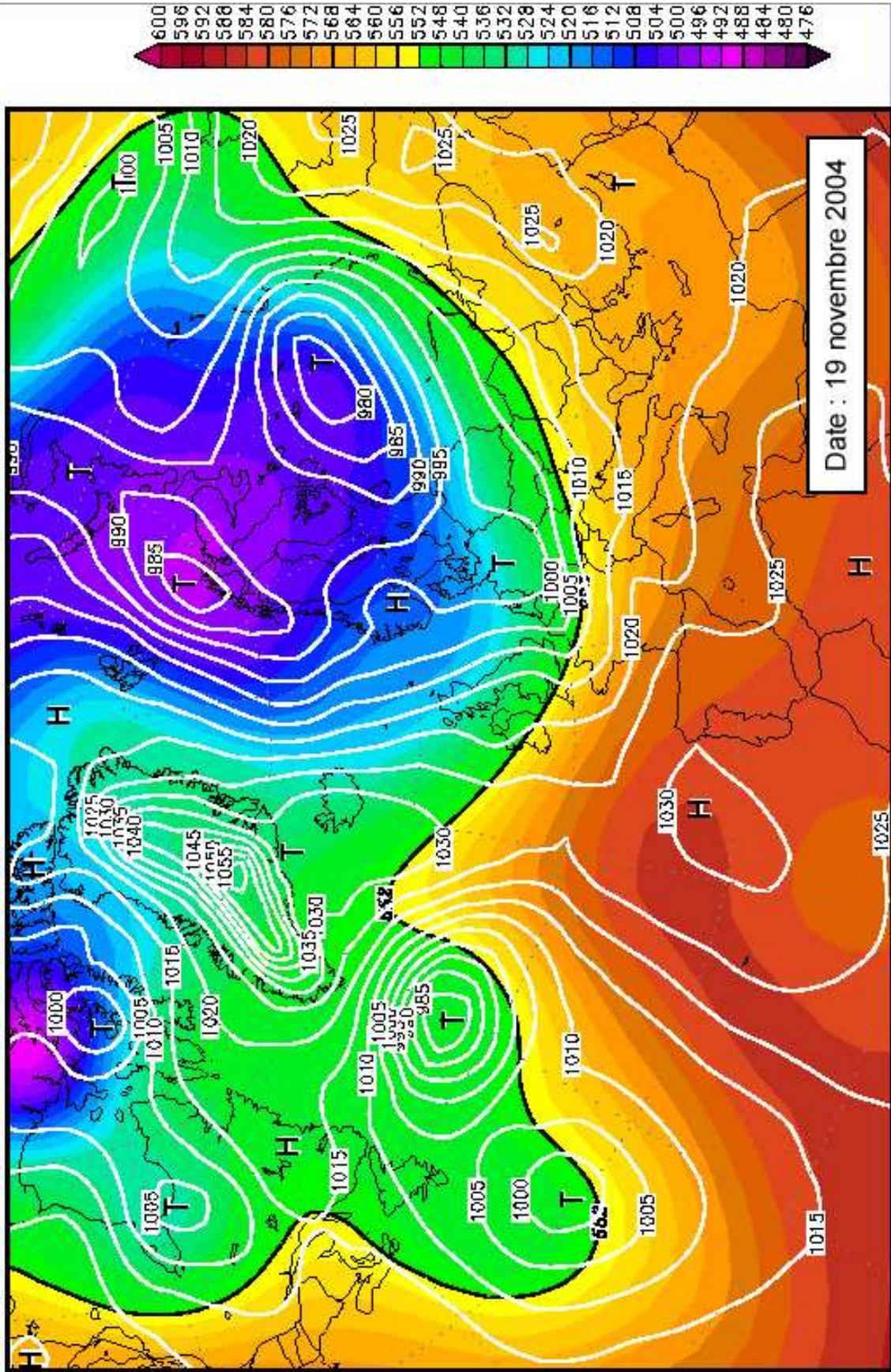
Traces des peintures bleue et blanche du chalutier.



Cartographie



Conditions météorologiques





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