



Rapport d'enquête technique

GAËLLE-NOLWENN



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU FILEYEUR

GAËLLE-NOLWENN

**SURVENU LE 27 MAI 2005
AU LARGE DE L'ILE DE BATZ**

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

1	CIRCONSTANCES	Page 6
2	CONTEXTE	Page 6
3	NAVIRE	Page 7
4	EQUIPAGE	Page 8
5	CHRONOLOGIE	Page 8
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 9
7	RECOMMANDATIONS	Page 13

ANNEXES

- A.** Décision d'enquête
- B.** Cartographie

Liste des abréviations

OMI	:	Organisation Maritime Internationale
tx	:	Tonneaux
VHF	:	Ondes métriques (<i>Very High Frequency</i>)

1 CIRCONSTANCES

Le vendredi 27 mai 2005, le fileyeur *GAELE-NOLWENN*, immatriculé à Morlaix sous le numéro 732493, quitte le port de Mogueriec à 19h30 afin d'aller mouiller des filets sur ses zones de pêche situées à une vingtaine de milles.

Quelques heures plus tard, alors que le patron se prépare à mettre les filets à l'eau, le navire s'enfonce par l'arrière puis chavire brusquement. Les quatre hommes d'équipage, accrochés à la coque retournée, parviennent à prendre place dans un des radeaux de sauvetage.

Ils sont recueillis sains et saufs par le porte-conteneurs danois *ADRIAN MAERSK* le 28 mai vers 05h00, puis hélitreuillés sur l'hôpital de Brest.

2 CONTEXTE

Le *GAELE-NOLWENN* est un navire de pêche artisanale destiné au métier des filets de fond fixes, exploité initialement au port du Conquet, puis dans le quartier de Paimpol, où il est resté désarmé quelques mois.

Le nouveau propriétaire l'a acquis au début de l'année 2005.

Le *GAELE-NOLWENN* est exploité à partir du port de Mogueriec ; il pose environ 25 kilomètres de filets pendant les mortes-eaux ; lorsque le coefficient de la marée devient supérieur à 80, le matériel est rentré car il ne peut être utilisé en raison de la force des courants régnant en manche.

La pêche est essentiellement ciblée sur des espèces de forte valeur : lotte, turbot, barbue...

Les captures sont vendues à la criée de Roscoff ; l'exploitation du navire est rentable.

3 LE NAVIRE

Le *GAELE-NOLWENN*, est un navire à coque en polyester, construit en 1988, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Longueur hors tout** : **14,20 m ;**
- **Largeur** : **4,42 m ;**
- **Creux** : **1,45 m ;**
- **Jauge brute** : **19,73 Tx.**

Il s'agit en fait d'une coque de fabrication anglaise aménagée dans un chantier français.

Le navire est propulsé par un moteur diesel d'une puissance de 450 cv. Son dossier a fait l'objet d'un examen par la Commission Régionale de Sécurité.

Le cahier de stabilité (visé par une société de classification) a été établi par un bureau d'architecture navale. Il prévoit notamment un poids de matériel de pêche de 3,7 tonnes et d'une pontée totale de 2,1 tonnes.

Les critères réglementaires de stabilité sont satisfaits avec, dans le cas de chargement le plus défavorable, un GM de 0,95.

Avant le transfert de propriété, le *GAELE-NOLWENN* a fait l'objet, en décembre 2004, d'une visite par un expert maritime qui l'a jugé en état satisfaisant.

Durant les premiers mois de l'année 2005, le navire a subi un certain nombre de travaux (installation d'un nouveau parc à filets, ainsi que d'une table, mise en place d'une cuve à eau douce, installation d'un WC sur le pont...)

A l'issue de ces travaux, une visite spéciale du navire a été effectuée le 9 mars 2005 et le permis de navigation en 3^{ème} catégorie a été renouvelé jusqu'au 31 janvier 2006.

4 EQUIPAGE

Le *GAELE-NOLWENN* est armé à la pêche côtière par un équipage de quatre hommes.

- Le patron, âgé de 43 ans, est titulaire du brevet de Lieutenant de pêche obtenu en 1987, ainsi que du permis de conduire les moteurs (1985) et du certificat restreint d'opérateur (2000). Il exerce la fonction de patron à la petite pêche depuis plus de 10 ans et a pris le commandement du *GAELE-NOLWENN* le 9 février 2005.
- Le chef-mécanicien, âgé de 36 ans, est titulaire du brevet de mécanicien 750 kW obtenu en 2002 ; il a exercé cette fonction sur plusieurs navires de pêche côtière ou de pêche au large, avant d'embarquer sur le *GAELE-NOLWENN*.
- Les deux matelots, âgés respectivement de 37 et 32 ans, sont également des marins-pêcheurs expérimentés.

Deux des membres de l'équipage sont titulaires du certificat de formation de base à la sécurité et du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage.

5 CHRONOLOGIE

- Le **27 mai 2005** à **19h30**, le *GAELE-NOLWENN* appareille du port de Mogueriec à destination de ses lieux de pêche situés à une vingtaine de milles dans le Nord-Ouest, afin d'aller y mouiller environ 25 kilomètres de filets.

Il fait route à une vitesse de 8,5 nœuds ; le patron est à la passerelle et l'équipage dans le poste de repos avant. Les conditions météorologiques sont acceptables (vent Sud-Ouest force 5, mer agitée).

- A **22h50**, le patron appelle les hommes pour qu'ils préparent la mise à l'eau des filets.
- Vers **23h00**, l'équipage constate soudain que le navire s'enfonce par l'arrière ; la situation devient rapidement critique et le patron décide l'évacuation.

Il a tout juste le temps d'émettre un « May-Day » sur la voie 16 de la VHF, puis le *GAELE-NOLWENN* chavire brusquement sur tribord.

Le patron et les trois hommes d'équipage, qui n'ont pas pu se saisir des brassières de sauvetage situées dans le poste équipage, se retrouvent dans l'eau, accrochés à la coque retournée.

- Au bout d'environ **40 minutes**, un des hommes d'équipage parvient, après avoir plongé à plusieurs reprises, à libérer un des deux radeaux de sauvetage (dont les largueurs hydrostatiques n'ont pas pu se déclencher, le navire étant encore en surface).

Après avoir tiré la drisse et provoqué le gonflement du radeau, les quatre hommes y prennent place.

Le radeau dérive pendant plusieurs heures, durant lesquelles deux fusées de détresse sont tirées sans être détectées.

- Le **28 mai 2005** à **04h45**, ils sont finalement recueillis sains et saufs mais en état d'hypothermie par l'*ADRIAN MAERSK* qui manifestement effectuait une veille attentive et à bord duquel ils reçoivent les premiers soins.
- A **07h07**, ils sont hélitreuillés par un hélicoptère de la Marine Nationale et transférés sur l'hôpital de Brest.

6 ANALYSE 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'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

Les conditions météorologiques, sans être très bonnes, étaient praticables pour un navire de la taille du *GAELE-NOLWENN*. **Elles ne constituent donc pas un facteur déterminant.**

Il faut cependant mentionner que les rescapés ont souffert du froid dans le radeau de sauvetage et ont été recueillis en situation d'hypothermie.

6.2 Facteurs matériels

Aucun choc n'ayant été ressenti, on peut supposer qu'une voie d'eau a eu lieu sans doute dans le local de l'appareil à gouverner.

Lors des semaines précédentes, des fuites y avaient été constatées et le presse étoupe de la mèche de safran avait dû être resserré. Il est possible que ce presse étoupe puisse avoir été desserré par les vibrations.

Ce local, pour lequel il existe une aspiration par l'intermédiaire d'une vanne (en principe toujours ouverte) sur la clarinette, était asséché régulièrement par le chef-mécanicien.

Le compartiment de l'appareil à gouverner s'étend du tableau arrière jusqu'à la cloison machine, soit sur une longueur de 5 m pour un navire de 14.20 m. L'effet de surface libre du à la carène liquide peut donc y être très important.

Selon les témoignages recueillis lors de l'enquête, ce n'est que lorsqu'il s'apprêtait à mouiller les filets que l'équipage a constaté que l'eau passait par dessus le plat bord.

Une telle voie d'eau constitue selon toute probabilité un facteur **certain et déterminant** du naufrage.

Tant que le navire faisait route à vitesse maximale, il était déjaugé avec une assiette positive importante. Lors du ralentissement pour la manœuvre des filets, l'eau a dû envahir subitement l'ensemble du compartiment, ce qui a vraisemblablement provoqué la perte soudaine de stabilité.

L'absence de détection précoce de la voie d'eau constitue un **facteur aggravant** dans la mesure où elle aurait sans doute permis à l'équipage de réagir à temps. A cet égard il convient de rappeler que cela a été relevé plusieurs fois par le *BEA mer* sur d'autres événements de mer et que depuis l'accident, de nouvelles dispositions relatives aux dispositifs d'alarme de niveau d'eau ont été introduites dans la division 226 de la réglementation pour les rendre obligatoires.

6.3 Facteur humain

Étant donné la rapidité du sinistre, le patron et l'équipage du *GAELLE-NOLWENN* n'ont eu d'autre alternative que d'évacuer le navire avant qu'il ne sombre. Grâce au courage de l'un d'entre eux, ils ont pu se réfugier dans un des radeaux de sauvetage.

Deux observations méritent cependant d'être notées :

- En ce qui concerne les poids, on retiendra que le *GAELLE-NOLWENN* avait chargé environ 6 tonnes de filets (40 ou 42 séries de 13 filets de 50 mètres).

Sur le cahier des cas de chargement signé par le premier armateur en 1989, on relève un poids de matériel sur le pont de 2,7 tonnes auquel on peut ajouter la pontée de poisson de 2,1 tonnes (prise en compte dans le cas « départ pêche », alors qu'en réalité elle n'existe pas) soit un total de 4,8 tonnes.

Le permis de navigation délivré en Août 2002 mentionne un poids de filets et de matériel de 3,7 tonnes et 2,1 tonnes de pontée soit 5,8 tonnes.

On peut donc en déduire que le poids des filets embarqués lors de cette marée dépassait sensiblement les données du permis de navigation et du dossier de stabilité.

S'ajoute à cela le fait que les travaux effectués début 2005 avaient conduit à un supplément de poids (sur l'arrière de la perpendiculaire milieu) de 738 kilos, d'où une augmentation de l'assiette.

En tout état de cause, s'agissant d'un navire de plus de 15 ans, il n'aurait pas été inutile de faire procéder, à l'issue des travaux, à une vérification de sa stabilité.

- Le naufrage a eu lieu à plus de 20 milles de la terre la plus proche, alors que le navire ne disposait que d'un permis de navigation pour la 3^{ème} catégorie.

6.4 Autres facteurs

L'expérience vécue par l'équipage du *GAELE-NOLWENN* dans le radeau de sauvetage et les suggestions formulées par le patron lors de l'enquête méritent l'attention :

- Absence de tente :

Conformément à la réglementation et à la catégorie du permis de navigation, le navire est équipé de deux radeaux de classe III, c'est à dire sans tente. Cela explique en partie l'état d'hypothermie des naufragés. Pour une navigation en 2^{ème} catégorie, le navire aurait été équipé d'un radeau de classe I avec tente. Au regard de l'expérience des enquêteurs du *BEA mer* et des conditions de navigation réellement effectuée, la présence d'une tente sur les radeaux professionnels semble indispensable.

- Matériel sur les radeaux :

La suggestion du patron du *GAELE-NOLWENN* de mettre dans les radeaux des couvertures de survie paraît appropriée ; ces couvertures sont en effet légères et peu encombrantes ; elles pourraient éventuellement remplacer d'autres matériels dont l'utilisation semble plus aléatoire (rustine et colle, lignes de pêche...)

Il a été également souligné en ce qui concerne la signalisation qu'il serait préférable d'avoir plus de fusées parachute et moins de feux à main.

7 RECOMMANDATIONS

- 7.1** En cas de transfert de propriété, le *BEA*mer recommande que le nouvel armateur et/ou le patron prennent systématiquement connaissance des cas de chargement et des visas, comme c'est le cas au neuvage. Pour le *GAELLE-NOLWENN*, on constate en effet que le cahier de stabilité a été visé en 1998 par le premier propriétaire ; par contre, les deux autres armateurs successifs n'auraient pas eu connaissance de ce document. Cette précaution paraît essentielle, d'autant plus que l'on assiste, notamment pour les fileyeurs, à une augmentation régulière des poids de matériel de pêche.
- 7.2** Le *BEA*mer recommande à l'administration d'intégrer les éléments contenus au paragraphe 6.4 dans la prochaine révision de la réglementation concernant les types de radeaux sur les navires de pêche.
- 7.3** Le *BEA*mer rappelle à tous les naviguants l'intérêt d'une veille efficace et effective à bord de tous les navires qui vient d'être à nouveau démontré par le sauvetage des survivants du *GAËLLE NOLWENN*. A cet égard, il adresse ses félicitations au capitaine et au personnel de quart de l'*ADRIAN MAERSK* pour la qualité de la veille effectuée.

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Cartographie

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 30 MAI 2005
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METATTM

000097

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 24 février 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le message SITREP SAR 219 établi par le CROSS Corsen le 27 mai 2005 ;

DÉCIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte à la suite du naufrage survenu le 27 mai 2005 à 29 milles nautiques dans le 340 de l'île de Batz, du fileyeur « GAËLLE-NOLWEN » immatriculé à Morlaix.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables et notamment la résolution A.849 (20).



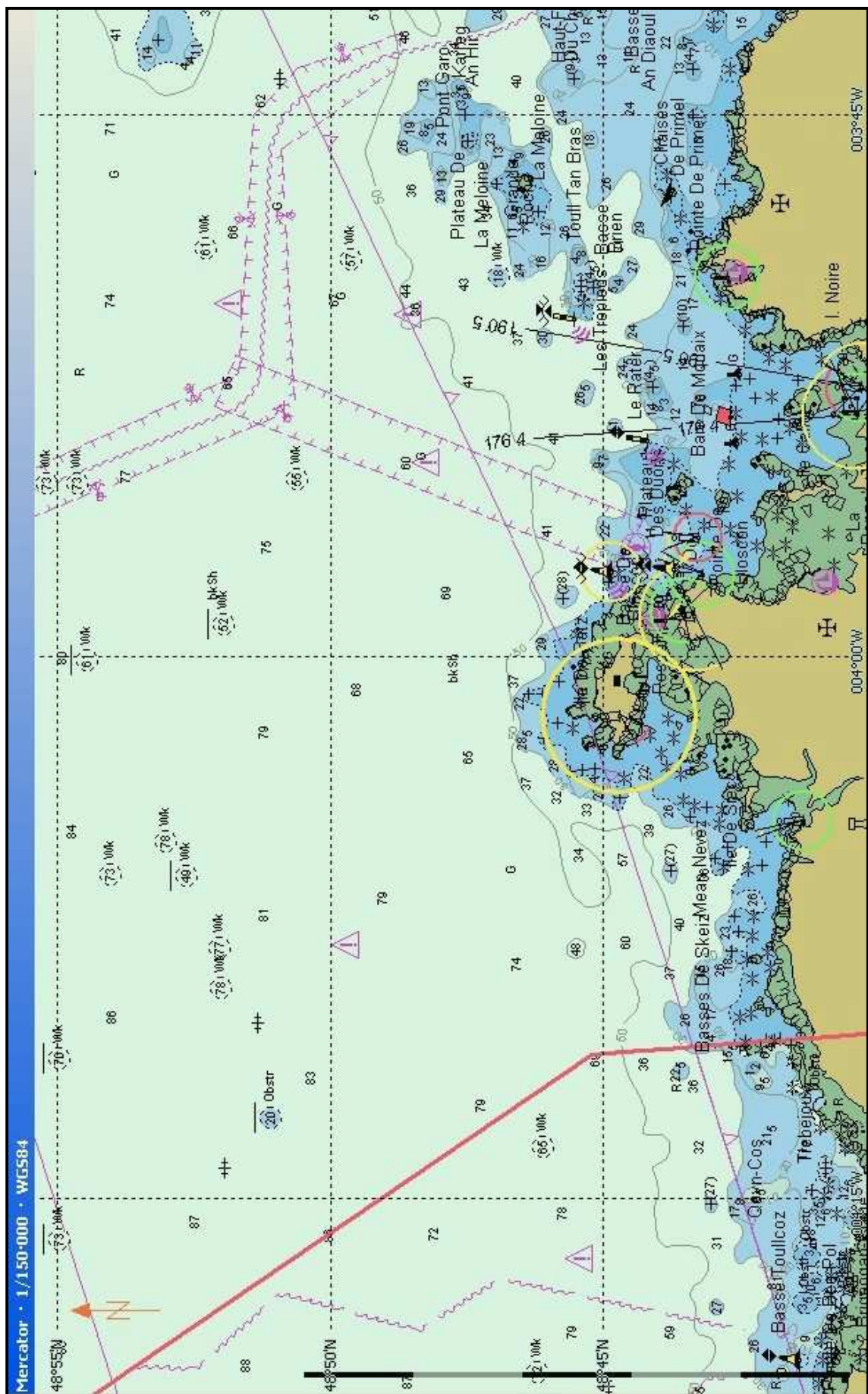
L'administrateur en chef
de 1^{ère} classe des affaires maritimes
Jean-Marc SCHINDLER
Directeur du BEAmer

Ministère de l'Équipement,
des Transports, de
l'Aménagement du
Territoire, 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

Cartographie





Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

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**