



Rapport d'enquête

Nafrage du *MALETICO*, le 29 octobre 2017 au large de Fécamp

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mars 2018

Naufrage du *MALETICO*, le 29 octobre 2017 au large de Fécamp

Le navire



Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : DP 365120
- Longueur HT : 15,75 m
- Largeur : 5,2 m
- Jauge brute (UMS) : 33,62
- Propulsion : 211 kW
- Coque : bois
- Construction : 1977

Le permis de navigation a été renouvelé jusqu'au 15/09/2018 après une visite spéciale de coque (pas de prescription en lien avec l'accident). La visite a été effectuée en présence du charpentier d'un chantier naval de Port-en-Bessin.

Navire armé en Pêche côtière. Chalut de fond ou dragues. À cette époque de l'année, le *MALETICO* est gréé pour la coquille Saint-Jacques.

Les caisses à eau sont vides et 8 tonnes de gasoil sont réparties dans les deux caisses à combustible. La cale à poissons ne contient pas de glace.

La pompe attelée d'assèchement est disposée sur la cale à poissons.

L'équipage

Le *MALETICO* est armé par cinq hommes d'équipage.

Le patron armateur est titulaire du brevet de capitaine 200, du permis de conduire les moteurs marins et des titres STCW de formation à la sécurité.

Il a précédemment navigué à bord dans la fonction de second avant d'acquérir le navire (ex-*LE PASKISA*).

Le chef mécanicien est titulaire des brevets de mécanicien 750 kW, de chef de quart machine et des titres STCW de formation à la sécurité.

Le premier matelot est titulaire des brevets de matelot pont, de mécanicien 250 kW et des titres STCW de formation à la sécurité.

Les deux autres matelots sont titulaires du CIN.

Tous les membres d'équipage sont à jour de leur visite d'aptitude médicale.

Les faits

Heures locales (UTC+1, passage à l'heure d'hiver dans la nuit du 28 au 29 octobre).

Météorologie (prévision Météo France)

Vent d'ouest force 6 - mer agitée - visibilité 5 milles - température de la mer 12°C.

Le 28 octobre,

À 21h00, le *MALETICO* appareille de Dieppe pour sa zone de pêche (Zone 14, dans le nord de Fécamp, cf. carte en annexe). *L'ÉQUINOXE* appareille au même moment pour la même zone.

Le *MALETICO* fait route à 7 nœuds cap à l'ouest ; le patron est de quart et les autres marins dorment au poste équipage.

Le 29 octobre,

Vers 01h20, le *MALETICO* arrive sur la zone de pêche, la vitesse est réglée au ralenti et l'assiette du navire revient sur l'avant. Le patron appelle les matelots à la manœuvre pour la mise à l'eau des dragues. Les matelots constatent alors qu'il y a de l'eau sur le parquet du poste équipage.

À ce moment l'alarme d'invasion d'eau de la cale à poissons se déclenche ; successivement les alarmes des autres compartiments se déclenchent.

Le chef mécanicien se rend au compartiment machine, contigu du poste équipage, et constate que le niveau d'eau a déjà atteint le parquet machine (soit environ 50 cm). Il dispose l'assèchement de secours au moyen de la pompe de lavage sur la cale machine.

La mise à l'eau des dragues est arrêtée et le patron manœuvre pour mettre son navire vent arrière.

Peu après, le chef mécanicien informe le patron que le niveau d'eau monte rapidement. Malgré les investigations menées par l'équipage, l'origine de la voie d'eau n'est pas identifiée.

À 01h26, appel VHF voie 16 du *MALETICO* qui signale une voie d'eau non maîtrisée. La situation se dégrade rapidement et les pompes et auxiliaires sont partiellement noyés. Quelques instants après le navire est en black-out. Le patron se saisit d'une VHF portable.

À 01h29, la situation est confirmée au CROSS Gris-Nez par l'*ÉQUINOXE* qui est à proximité.

À 01h34, le canot SNS089 de Fécamp est mis en alerte.

À 02h01, l'hélicoptère de la sécurité civile Dragon 76, basé au Havre, est également mis en alerte. Le patron est informé que l'hélicoptère sera sur zone dans les 30 minutes avec une motopompe.

À 02h14, l'intervention du canot SNS089 est annulée du fait d'un problème moteur. Il est remplacé par le canot SNS257 de Saint-Valery-en-Caux.

À 03h06, le Dragon 76 est sur zone ; le pilote informe le patron du *MALETICO* que l'état de la mer ne permet pas d'hélicopter la pompe à bord du navire. Il annonce également qu'il est en limite de carburant.

Le *MALETICO* commence à gîter sur tribord et le patron fait mettre les deux radeaux de sauvetage à l'eau.

Peu après, deux vagues plus fortes sur bâbord font chavirer le navire. Les cinq marins, équipés de leurs VFI, sont éjectés à la mer. Ils parviennent à embarquer à bord du même radeau, l'autre étant chaviré.

La drisse du radeau est larguée automatiquement.

À 03h46, l'*ÉQUINOXE* signale par VHF que le *MALETICO* est en train de couler.

À 03h50, diffusion par le CROSS d'un message Mayday Relay. La balise 406 MHz du *MALETICO* se déclenche.

À 03h54, le patron de l'*ÉQUINOXE* annonce que les cinq membres d'équipage du *MALETICO* sont à bord d'un radeau de sauvetage. Il manœuvre pour se rapprocher mais l'obscurité et l'état de la mer rendent l'approche difficile (les creux atteignent alors 5 à 6 mètres) ; il demande à plusieurs reprises à l'hélicoptère d'éclairer la zone avec son projecteur.

Le pilote de Dragon 76 propose au patron de l'*ÉQUINOXE* de récupérer deux des cinq marins puis de refaire le plein de carburant avant de récupérer le reste de l'équipage.

Le patron de l'*ÉQUINOXE* parvient, malgré l'éclairage du projecteur du Dragon 76 qu'il juge insuffisant, à accoster le radeau de sauvetage du *MALETICO*. L'équipage dispose l'échelle de pilote pour l'embarquement des cinq naufragés.

À 04h00, le Dragon 76 quitte la zone pour refaire le plein de carburant.

À 04h04, la SNS257 annonce qu'elle sera sur zone dans plus d'une heure, du fait de l'état de la mer.

À 04h08, le patron de l'ÉQUINOXE annonce au CROSS que l'équipage du MALETICO est en sécurité à bord de son navire.

À 04h17, le patron de l'ÉQUINOXE annonce au CROSS qu'il fait route vers Dieppe.

À 07h32, accostage de l'ÉQUINOXE à Dieppe. Les marins secourus sont pris en charge par les pompiers.

Conséquences

Naufrage du MALETICO dans le 337° à 20 milles de Fécamp. Les cinq membres d'équipage sont sains et saufs.

Observations / Analyse

Peu de temps après la visite à sec, le navire a connu un léger abordage avec un autre navire de pêche, lors d'un transfert de matériel. Les faibles dommages constatés ne concernent que les œuvres mortes du navire et sont sans lien avec le naufrage.

L'épave ne sera pas renflouée et la plongée d'investigation n'a pas permis de déterminer l'origine de la voie d'eau. Le patron et le chef

mécanicien pensent que le navire a dû heurter une bille de bois ou un objet flottant.

Le moteur et les mouvements des engins de pêche, ainsi que l'état de la mer, contribuent à créer un environnement particulièrement bruyant ne permettant pas d'entendre un choc sur la coque.

L'intervention de l'hélicoptère Dragon 76 n'a pas semblé utile à l'équipage du MALETICO.

le BEAmer observe cependant que l'hélicoptère Dragon 76 était prêt à effectuer des hélitreuillages en cas de dégradation de la situation. L'officier qui a coordonné l'opération SAR signale que les pilotes des hélicoptères réservent les prises de risques aux hélitreuillages de personnes, lorsque les conditions sont difficiles (intervention de nuit et état de la mer).

Le patron déclare que, lui et son équipage, portent leurs VFI dans toutes les circonstances prévues par la réglementation.

Conclusion

La situation de crise a été particulièrement bien gérée par les équipages du MALETICO et de l'ÉQUINOXE.

Enseignement

1. 2018-E-06 : compte tenu des conditions météorologiques et de l'obscurité, la proximité d'un autre navire de pêche a permis de récupérer les naufragés dans un délai relativement court.

Liste des abréviations :

CIN	: Certificat d'Initiation Nautique
CROSS	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
kW	: kilowatt
SAR	: Search And Rescue
STCW	: Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
VFI	: Vêtement à flottabilité intégrée
VHF	: Very High Frequency



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **30 OCT. 2017**

N/réf. : *BEA*mer **0015**



D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (*BEA*mer) ;

Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

D É C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du chalutier *MALÉTICO*, survenu le 29 octobre 2017 au large de Fécamp.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles du Code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur du *BEA*mer

Ministère de la Transition
écologique et solidaire

*BEA*mer

Arche Sud
92065 LA DEFENSE CEDEX
Téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

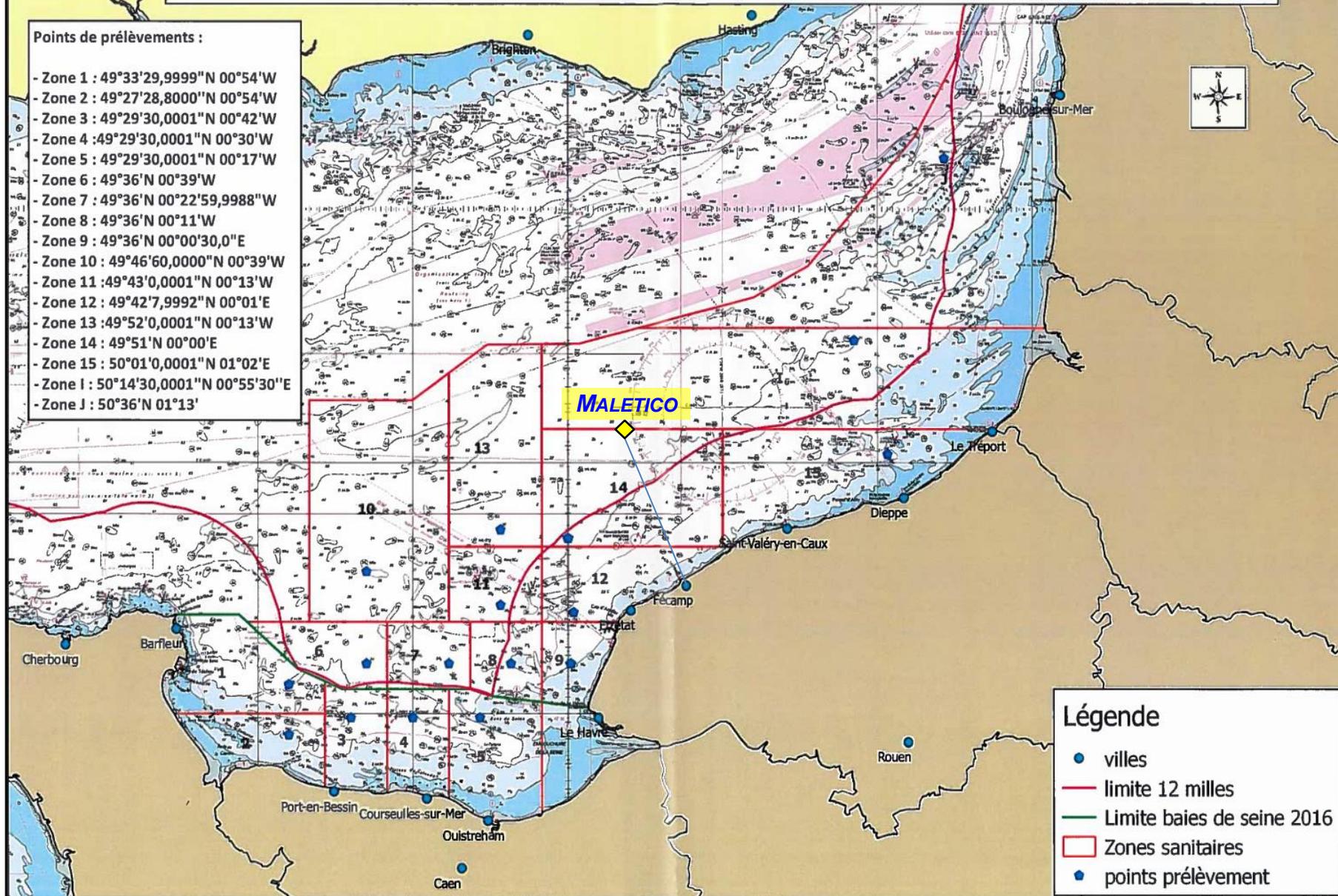


Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Sectorisation des zones de pêches de la coquille Saint-Jacques dans le secteur "hors Baie de Seine" et en Baie de Seine
 Référence : arrêté 136/12 du 27/09/12 modifié par l'arrêté 142/2012 du 04/10/12 modifié par l'arrêté 78/2016 du 29/07/2016

Points de prélèvements :

- Zone 1 : 49°33'29,9999"N 00°54'W
- Zone 2 : 49°27'28,8000"N 00°54'W
- Zone 3 : 49°29'30,0001"N 00°42'W
- Zone 4 : 49°29'30,0001"N 00°30'W
- Zone 5 : 49°29'30,0001"N 00°17'W
- Zone 6 : 49°36'N 00°39'W
- Zone 7 : 49°36'N 00°22'59,9988"W
- Zone 8 : 49°36'N 00°11'W
- Zone 9 : 49°36'N 00°00'30,0"E
- Zone 10 : 49°46'60,0000"N 00°39'W
- Zone 11 : 49°43'0,0001"N 00°13'W
- Zone 12 : 49°42'7,9992"N 00°01'E
- Zone 13 : 49°52'0,0001"N 00°13'W
- Zone 14 : 49°51'N 00°00'E
- Zone 15 : 50°01'0,0001"N 01°02'E
- Zone I : 50°14'30,0001"N 00°55'30"E
- Zone J : 50°36'N 01°13'



Légende

- villes
- limite 12 milles
- Limite baies de seine 2016
- Zones sanitaires
- points prélèvement



Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

