



Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER FRANÇAIS *ÉDOUARD FRANÇOIS*
ET LE CARGO RUSSE *VOLGO-DON 5038*, LE 22 JANVIER 2013
AU LARGE DE PORT LA NOUVELLE**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : décembre 2013

ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER FRANÇAIS *ÉDOUARD FRANÇOIS* ET LE CARGO RUSSE *VOLGO-DON 5038* LE 22 JANVIER 2013 AU LARGE DE PORT LA NOUVELLE

LES NAVIRES ET LES ÉQUIPAGES

ÉDOUARD FRANÇOIS (navire abordeur) :



Chalutier français à coque blanche immatriculé PV 916462, mis en service en 2003, construit en PRVT par le chantier Gatto de Martigues (13).

Caractéristiques principales du navire :

Longueur hors tout : 24,95 m ;
Jauge brute : 147 UMS ;
Puissance de propulsion : 316 kW ;
Indicatif radio : FVBZ ;
Port d'attache : Port La Nouvelle (11).

L'équipage est constitué de 4 marins. L'armateur est le patron embarqué, titulaire du capacitaire, il exerce également les fonctions de mécanicien. 3 marins complètent l'effectif. Les marins sont à jour de leur visite médicale d'aptitude

Le permis de navigation et le certificat de franc-bord sont valides.

VOLGO-DON 5038 (navire abordé) :



Navire de charge russe (vrac sec), construit en acier, à la coque bleue et rouge, mis en service en 1971.

Caractéristiques principales du navire :

Longueur hors-tout : 132,22 m ;
Jauge brute : 4991 UMS ;
Société de classification : Russian Maritime Register of Shipping ;
Immatriculation OMI : 8871508 ;
Indicatif radio : UBAG5 ;
Port d'attache : Taganrog ;
Armateur : JSC Donrechflot - 63 Sovetskaya Street - 344019 Rostov-on-Don (Russie).

L'équipage est constitué de 15 marins russes.

Au moment des faits le navire, habitué du port, est en attente d'un chargement de blé à destination de la Mer Noire.

LES FAITS

Le **22 janvier 2013**, le chalutier *ÉDOUARD FRANÇOIS*, avec 5 marins à bord, appareille de Port La Nouvelle aux environs de **05h30**.

Passé le phare situé à l'extrémité du môle sud des passes à **05h46**, le patron met le cap au 120° à 9 nœuds et repère deux cargos au mouillage dans la zone d'attente sud de Port La Nouvelle.

Un des matelots fait sa ronde habituelle et teste les pompes hydrauliques. L'alarme de niveau bas de la caisse d'huile hydraulique retentit et celui-ci alerte le patron, lui demandant de le rejoindre dans le compartiment machine.

Le pilote automatique est mis en marche, cap au 130°. Selon le patron, le *VOLGO-DON 5038* au mouillage était alors relevé au 165° et l'autre cargo était en mouvement.

La fuite d'huile hydraulique étant importante et potentiellement dangereuse, le patron est resté en machine. Il demande à son matelot de mon-

ter en passerelle pour voir « *s'il n'y avait pas de danger devant* ».

Le cargo au mouillage bien éclairé au sud paraissant paré, le matelot redescend pour aider à la réparation.

Quatre à cinq minutes plus tard, la réparation venant juste d'être terminée, le chalutier heurte le cargo *VOLGO-DON 5038* avec son épaule bâbord et rague le côté bâbord du cargo, du milieu jusqu'aux superstructures arrière, dans le 158 à 2,5 milles du phare de la jetée sud, à la position 42°58,56 N – 003°05,58 E, à l'intérieur de la zone de mouillage sud réglementée du port de Port La Nouvelle.

Le capitaine du cargo témoigne, qu'à **05h45**, son 3^{ème} officier, de quart avait repéré le chalutier dont le cap le faisait passer clair sur son avant.

À **05h50**, l'officier de quart voit le chalutier abattre vers le cargo et tente un contact en VHF, sans succès.

À **05h55**, le chalutier s'approchant, des tentatives de signaux lumineux sont effectuées, mais personne n'est visible dans la passerelle du chalutier.

À **06h01**, le chalutier heurte le cargo à bâbord milieu, puis frotte le long du cargo avant de faire demi-tour vers Port La Nouvelle.

À **06h02**, le chalutier appelle le Sémaphore de Leucate puis le CROSS La Garde pour signaler le choc.

À **06h05**, le cargo appelle la station de pilotage de Port La nouvelle sur VHF 12 pour rapporter l'évènement et faire les réserves d'usage.

À **06h26**, le chalutier est à quai à Port La Nouvelle.

CONSÉQUENCES

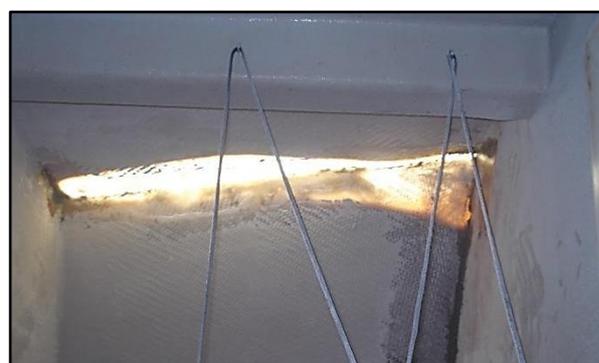
Pas de blessé, ni sur le chalutier, ni sur le cargo.

ÉDOUARD FRANÇOIS :

Avaries de coque au-dessus de la flottaison sur le chalutier (épaule bâbord au niveau du livet de pont teugue).



ÉDOUARD FRANÇOIS : vue du livet de pont teugue bâbord en cours de réparation.



ÉDOUARD FRANÇOIS : vue intérieure (après meulage).

Traces de peinture bleue sur le bordé bâbord, gel-coat abimé, traces sur le panneau de chalut bâbord.

Visite du CSN Sète.

VOLGO-DON 5038 :

Avaries sur les garde-corps et épontilles passant bâbord ainsi que sur le pavois arrière, provoquées très probablement par le panneau de chalut bâbord, maillé au poste de mer, sur le portique du chalutier.



VOLGO-DON 5038 : batayolles et épontille abimées côté bâbord.



VOLGO-DON 5038 : Pavois arrière bâbord découpé par le panneau de chalut du ÉDOUARD FRANÇOIS.

La visite PSC/MOU de Paris du CSN Sète a ordonné des réparations avant l'appareillage, notamment sur les garde-corps (risques pour les marins).

OBSERVATIONS

D'après le patron, le système hydraulique du chalutier a connu des avaries répétitives.

Cette nouvelle avarie a probablement affecté le système de barre (chute de pression).

La trajectoire SPATONAV du chalutier montre qu'il a abattu de 20 degrés sur tribord 5 minutes avant le choc.

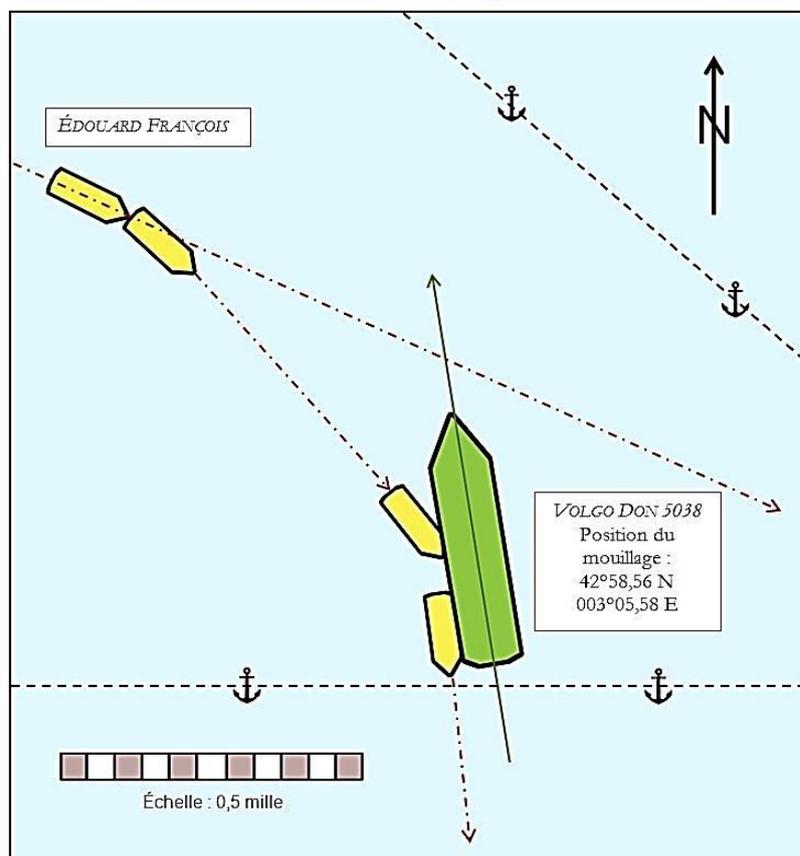
Le patron reconnaît qu'il aurait dû mettre son chalutier en panne pour réparer la fuite hydraulique et assurer la veille dans une zone de mouillage où deux cargos avaient été repérés.

La veille était assurée normalement sur le cargo au mouillage.

ENSEIGNEMENTS

- 1- 2013-E-86 : Les patrons des navires de pêche ne doivent brancher leurs pilotes automatiques qu'après avoir paré les navires de commerce au mouillage.
- 2- 2013-E-87 : Assurer en permanence une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes.

Position des navires dans la zone de mouillage sud de Port La Nouvelle





Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

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



FRANCE
2009092411