



Rapport d'enquête simplifié

Simplified report of safety investigation

**ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER *L'ÉMERAUDE I*
ET LE CARGO *PRASIDENT*, LE 1^{ER} OCTOBRE 2013
DANS LA ZONE D'ATTENTE DU PORT DE SAINT-MALO**

***COLLISION BETWEEN THE TRAWLER L'ÉMERAUDE I
AND THE CARGO SHIP PRASIDENT ON 1ST OCTOBER 2013
IN THE WAITING AREA OF SAINT-MALO HARBOUR***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 2014

ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER *L'ÉMERAUDE I* ET LE CARGO *PRASIDENT*, LE 1^{ER} OCTOBRE 2013 DANS LA ZONE D'ATTENTE DU PORT DE SAINT-MALO

LES NAVIRES

L'ÉMERAUDE I



Navire de pêche immatriculé SM 713 661, propriété de l'armement Herviou de Lamballe, construit en 1988 par les ateliers et chantiers maritimes d'Honfleur.

Caractéristiques principales du navire :

Coque	: plastique ;
Longueur hors-tout	: 15,95 m ;
Jauge brute	: 70,44 (UMS) ;
Moteur de propulsion	: Caterpillar 250 kW ;
Franc bord moyen	: 0,441 m ;
Pilote automatique	: oui ;
Radar	: Kodon 3850 ;
GPS	: Furuno.

Basé au port de Saint-Cast-Le-Guildo (22), il accomplit une navigation en 3^{ème} catégorie. Il est armé à la petite pêche

Son permis de navigation est valide jusqu'au 6 décembre 2013.

Il rentrait de sa première journée de pêche à la coquille Saint-Jacques, au sud du Plateau des Minquiers.

PRASIDENT



Cargo, propriété de l'armateur River-Liner-Gmbh, OMI n° 9128403, immatriculé à Saint Johns (Antigua et Barbuda), il a été construit en 1995 aux chantiers navals de Komarno (Slovaquie).

Caractéristiques principales du navire :

Longueur hors-tout	: 88,47 m ;
Largeur	: 11,35 m ;
Tirant d'eau	: 4,90 m ;
Jauge brute	: 2061 UMS ;
Puissance de propulsion	: 1125 kW.

En provenance de Nea Moudan (Grèce), à destination de Saint-Malo avec 2730 tonnes de magnésite en sac et en vrac.

LES ÉQUIPAGES

L'ÉMERAUDE I

La liste d'équipage est conforme à la décision d'effectif (4 marins).

Le patron et l'équipage sont aptes physiquement à assurer les fonctions, et possèdent les qualifications requises.

PRASIDENT

Le cargo est armé par 7 marins de nationalités russe et ukrainienne.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Météo : vent SSE, force 4, mer 3, visibilité 10 milles (source : SITREP du CROSS Corsen).

Pleine mer Saint-Malo : 17h38 ;

Coefficient : 57 ;

Courant : nul ;

Hauteur d'eau réelle : 29,25 m (fonds de 20 m + hauteur d'eau de 9,25 m, 1 heure 18 après la pleine mer).

Le **1er octobre 2013 à 2h00**, *L'ÉMERAUDE I*, appareille de Saint-Cast-Le-Guildo pour rejoindre ses lieux de pêche dans le sud-est du Plateau des Minquiers.

À **16h25**, l'officier de quart du *PRASIDENT* contacte le sémaphore de Saint-Cast-Le-Guildo pour une demande de mouillage et la désignation d'un poste d'attente, en vue d'embarquer le pilote du port de Saint-Malo dans la matinée du 2 octobre 2013.

Vers **16h30**, après avoir pêché 800 kg de coquilles Saint-Jacques, le patron de *L'ÉMERAUDE I* décide de faire route, sous pilote automatique, vers son port de débarquement.

Vers **17h00**, les matelots ont trié les coquilles Saint-Jacques, et vont se reposer.

Le chalutier est en route, cap au 200° à 7 nœuds, la situation surface est claire.

Le patron descend dans le compartiment moteur pour démarrer un transfert de gazole. Cette opération l'amène à s'absenter de la passerelle pendant 4 minutes environ soit 1 minute pour

descendre, 2 minutes dans le compartiment moteur et 1 minute pour remonter.

Le gazole est stocké dans deux caisses principales de 4500 litres chacune. Pour alimenter le moteur de propulsion, un transfert de gazole est effectué quotidiennement vers la caisse journalière de 1500 litres. Cette caisse dispose d'un évent et d'un retour en cas de trop plein. Un transfert vers la caisse journalière dure environ une heure.

Au moment de l'appareillage, cette dernière était pleine.

À **17h03**, le sémaphore de Saint-Cast-Le-Guildo retransmet l'accord au *PRASIDENT* pour un mouillage à la position 48°42',7N / 002°06',5W.

À **17h50**, *L'ÉMERAUDE I* vient en route au 216°.

Vers **18h00**, le patron du chalutier prend en compte visuellement sur son tribord un navire marchand en route vers le chenal d'entrée de Saint-Malo. Il n'estime pas nécessaire de modifier l'échelle de son radar, qui est réglée sur 1,5 mille.

Son système AIS est hors service.

Vers **18h30**, le patron de *L'ÉMERAUDE I* décide de mettre 3 à 4 degrés de barre à droite pour passer sur l'arrière du cargo.

À **18h35**, le *PRASIDENT* mouille son ancre tribord à la position donnée. Il est au cap 116° ce qui est cohérent avec un vent SE et l'absence de courant..

La longueur de chaîne filée est environ 90 m (3 fois la hauteur d'eau), soit approximativement un cercle d'évitage de 178 m de rayon.

Après avoir fait tête, l'ancre a rappelé et le *PRASIDENT* est venu dans le lit du vent au cap 160°.

La boule de mouillage est hissée sur le mât situé sur le gaillard avant du cargo et les feux sont allumés. Le commandant et le second sont en passerelle.

À **18h45**, ces derniers aperçoivent un navire de pêche sur leur arrière bâbord, faisant une route au sud/sud-ouest, en route de collision.

Ils constatent à la jumelle qu'il n'y a personne à la passerelle du bateau de pêche.

Ils actionnent à trois reprises la corne de brune sans résultat.

Au même moment, selon le patron de *L'ÉMERAUDE I* le cargo fait toujours route et passe sur son avant à environ 0,7 mille. Le patron ne voit pas la boule de mouillage à poste sur le mât du gaillard avant et pense que le cargo a ralenti pour embarquer le pilote.

Sentant une odeur de gazole provenant de la machine, constatant que le cargo se trouve sur son $\frac{3}{4}$ avant bâbord à une distance qu'il estime suffisante, il décide de descendre rapidement à la machine pour arrêter le transfert de gazole.

Il effectue cette opération en 4 minutes environ. Il ne souhaite réveiller aucun membre de l'équipage pour effectuer cette opération.

À **18h56**, par 48°42,7 N et 002°06,6 W, *L'ÉMERAUDE I* vient percuter à 7,6 nœuds avec une faible incidence le tableau arrière du *PRASIDENT* (position, heure et vitesse enregistrées sur l'AIS de la capitainerie du port de Saint-Malo).

La position de l'abordage est située dans le nord-ouest du point de mouillage du *PRASIDENT* pour quelques dizaines de mètres. Cette position confirme que, après avoir fait tête, le *PRASIDENT* se trouve dans le lit du vent au 160°.

À 7,6 nœuds, *L'ÉMERAUDE I* a parcouru 0,75 mille en 6 minutes, ce qui est cohérent avec l'estimation faite par le patron à 18h50.

Au moment de l'impact, le patron ayant quitté la machine, se trouve sur le pont principal, au niveau du surbau de la porte d'accès à l'échelle de montée vers la passerelle. Il est projeté contre la cloison, en direction du poste d'équipage.

L'ÉMERAUDE I prend environ 30 degrés de gîte sur tribord.

Etourdi par le choc, le patron parvient à remonter en passerelle, et constate la position du *PRASIDENT* sur son $\frac{3}{4}$ arrière bâbord et la présence de la boule de mouillage à poste sur le mât du gaillard avant.

Il ralentit et fait investiguer les avaries par l'équipage. Un léger enfoncement est constaté sur la lisse avant bâbord. Il rend compte de

l'évènement au sémaphore de Saint-Cast-Le-Guildo et continue sa route vers le port, sans prendre contact avec le *PRASIDENT*.

Parallèlement, le *PRASIDENT* avise le sémaphore et le CROSS Corsen de l'abordage.

À **20h00**, *L'ÉMERAUDE I* accoste à Saint-Cast-Le-Guildo, débarque sa pêche et reprend la mer à minuit.

Le **2 octobre 2013** à **5h45**, le *PRASIDENT* embarque le pilote et accoste à Saint-Malo à **8h00**. Cet abordage n'a occasionné aucun blessé.

CONSÉQUENCES

Dégâts à bord de *L'ÉMERAUDE I* :

Légère déformation de la lisse bâbord.

Dégâts à bord du *PRASIDENT* :



Enfoncement du tableau arrière



Pavois arrière milieu enfoncé

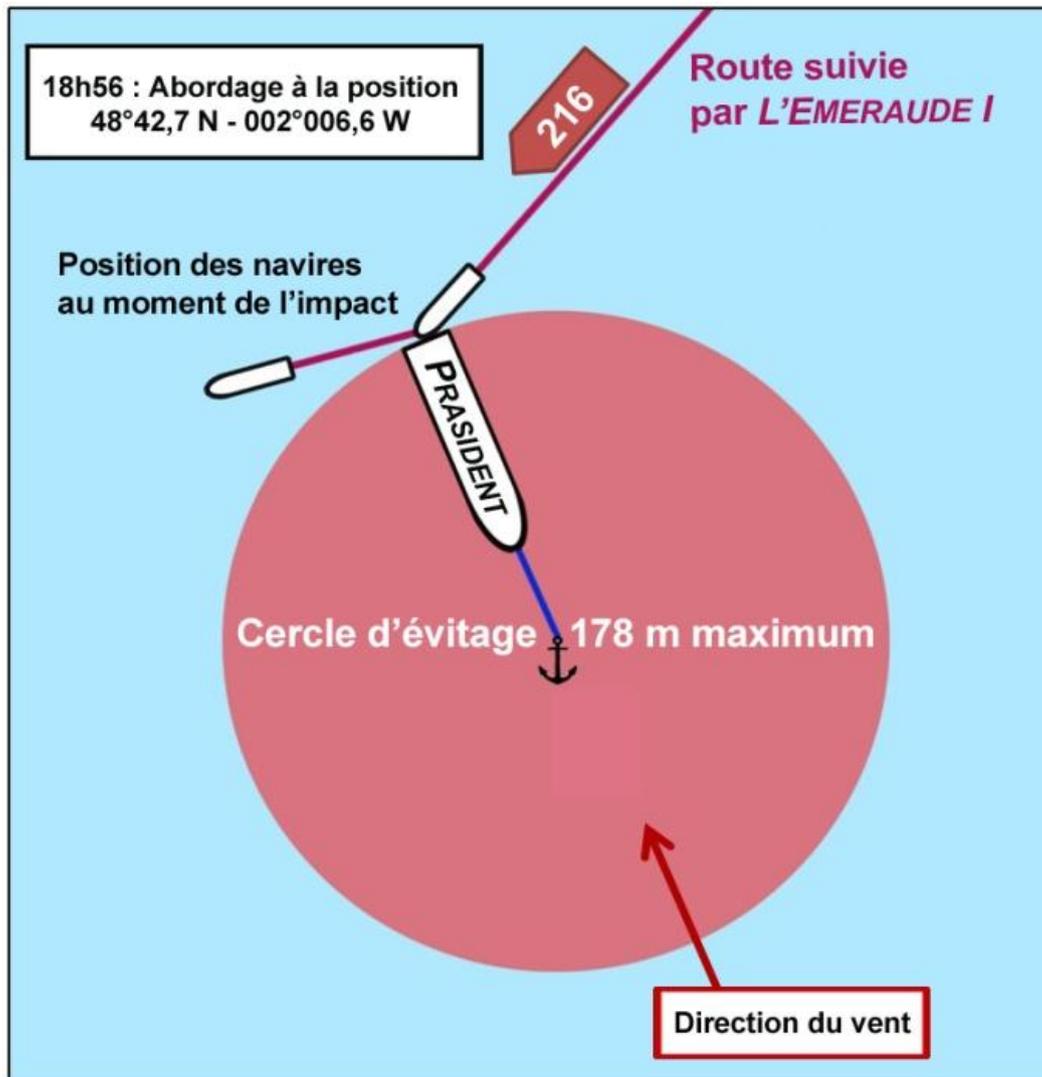
Les premières investigations ont montré les dommages suivants :

- Pavois arrière milieu enfoncé (déformation sur 3,5 m avec une flèche de 150 mm) ;
- 2 étais de pavois déformés ;
- enfoncement du tableau arrière au-dessus de la ligne de flottaison au niveau du local barre.

CONCLUSIONS

Suite à cet incident, les deux navires n'ont pas interrompu leur activité respective.

La mauvaise évaluation de la situation (distance, vitesse du cargo et temps de transfert du combustible) à bord du chalutier est à l'origine de cet abordage.



ENSEIGNEMENT

- 1 - 2014-E-063 : Pour assurer la veille permanente en passerelle ou réaliser l'opération de transfert de combustible, le patron aurait dû mobiliser un de ses hommes d'équipage.

COLLISION BETWEEN THE TRAWLER *L'ÉMERAUDE I* AND THE CARGO SHIP *PRASIDENT* ON 1ST OCTOBER 2013 IN THE WAITING AREA OF SAINT-MALO HARBOUR

VESSELS

L'ÉMERAUDE I



Fishing vessel registered SM 713661, owned by Herviou de Lamballe company, built in 1988 by the shipyards of Honfleur.

Vessel's particulars :

Hull : grp ;
Length overall : 15,95m ;
Gross tonnage : 70,44 (UMS) ;
Propulsion engine : Caterpillar 250 kW ;
Mean Free-board : 0,441 m ;
Autopilot : yes ;
GPS : Furuno ;
Radar : Koden 3850.

Based in Saint-Cast-le-Guildo harbour (22), she is classified in the 3rd category of navigation. She is fitted out in small fishing.

Her certificate of navigation is valid until 6 December 2013.

She was coming back from her first day scallops fishing, south of "les Minquiers" area.

PRASIDENT



General cargo, owned by River-liner shipowner company, IMO n° 9128403, registered in Saint Johns (Antigua and Barbuda), she was built by the shipyards of Komarno (Slovakia).

Vessel's particulars:

Length overall : 88,47 m ;
Breath : 8,80 m ;
Draught : 4,90 m ;
Gross tonnage : 2061 UMS ;
Propulsion power : 1125kW.

Coming from Nea Moudan (Greece), bounded for Saint-Malo with 2730 tons of magnesite in bags and in bulk.

THE CREWS

L'ÉMERAUDE I

The crew is in compliance with the authorized crew list.

The master and the crew are medically able to do their work and are duly qualified.

PRASIDENT

There are 7 sailors on the cargo, people from Russia or Ukrainian.

THE FACTS

Local hours (UTC+2)

Weather: wind 4 SSE, sea state 3, visibility 10 miles (from the MRCC Corsen Sitrep).

High water in Saint-Malo: 17h38.

Coefficient: 57.

Current: none.

Water level: 29,25 m (depth 20 m + height of tide 9,25 m), 1 hour 18 after high water.

On **1st October 2013 at 2h00**, *L'ÉMERAUDE I* is leaving Saint-Cast-le-Guildo, bounded for her fishing area in the SE of "les Minquiers".

At **16h25**, the officer on watch of the *PRASIDENT* calls the signal station of Saint-Cast-le-Guildo for the authorization to anchor and for a waiting area. She is expecting to board the pilot in the morning of 2nd October 2013.

About **16h30**, after catching 800 kg of scallops, the master of the *L'ÉMERAUDE I* decides to proceed, under autopilot, toward the harbour to unload.

About **17h00**, the able seamen have hand-picked the scallops, and are having a rest.

The trawler is heading 200° at 7 knots, the situation is clear on the anti-collision point of view.

The masters goes down to the engine room in order to begin a diesel oil transfer.

This operation leads him to leave the wheelhouse for about 4 minutes, 1 minute to go down, 2 minutes in the engine room, and 1 minute to go up back.

There are two bunkers tank of 4500 liters each. For the feeding of the main engine, a transfer toward the day tank of 1500 liters is made every day. This day tank has a vent and a pipe that goes back to the bunker tank in case it is full. It takes about one hour to fill the day tank. When unberthing this day tank was full.

At **17h03**, The signal station of Saint-Cast-Le-Guildo tells the *PRASIDENT* that she is authorized to anchor in position 48°42',7 N - 002°06',5 W.

At **17h50**, the course of *L'ÉMERAUDE I* is 216°.

About **18h00**, the master of the trawler sees on his starboard side a merchant ship bound for the entrance channel of Saint-Malo. He doesn't judge necessary to change the scale of his radar which is 1,5 mile. His AIS device is out of order.

About **18h30**, the master of *L'ÉMERAUDE I* alter course 3 or 4° on the starboard side to pass behind the stern of the cargo ship.

At **18h35**, the *PRASIDENT* drops her starboard anchor at the given position. Her course is 116° which is in accordance with the SE wind and the lack of current.

About 90 meters of cable is dropped (3 times the water level), which means a drag range of 178 meters.

The *PRASIDENT* brought up on her anchor, which growed, and the vessel is now heading 160° leeward.

She is having her anchor ball (shapes) hoisted in the mast situated on the forecastle toward the bow of the ship and the lights are on. The master and the chief mate are in the bridge.

At **18h45**, they see a fishing vessel abaft on port side, heading south/south-west, on a collision course.

By mean of binoculars they realize that nobody is on the bridge of the fishing boat.

3 times they blow the horn, without any result.

At the same time, according to the master of the *L'ÉMERAUDE I*, the cargo is still proceeding and will pass ahead of him at about 0,7 mile. The master doesn't sees the anchor shape on the mast and thinks the cargo is just slowing down waiting for the pilot.

Smelling the diesel oil odor coming from the engine room and seeing that the cargo is on his $\frac{3}{4}$ portside ahead and far enough according to him, he decides to go down quickly in the engine room to stop the diesel oil transfer, which takes him about 4 minutes. He didn't wish to disturb any member of his crew for this operation.

At **18h56**, by 48°42',7 N and 002°06',6 W, *L'ÉMERAUDE I* hits with a small angle of incidence the stern of the *PRASIDENT* (position, hour and speed recorded on the AIS of the harbour master's office of Saint-Malo).

The collision area is situated about few tens of meters in the NW of the anchoring position of the *PRASIDENT*. This position is in accordance with the fact that, after having brought up, the *PRASIDENT* is leeward in the 160°.

At 7,6 knots, *L'ÉMERAUDE I* proceeded 0,75 miles in 6 minutes, which is in accordance with the estimation made at **18h50** by the master.

At the very moment of the shock, the master after leaving the engine, is on the main deck at the coaming near the feet of the ladder leading to the bridge. He is thrown against the bulkhead, toward the crew's quarter.

L'ÉMERAUDE I takes about 30° list on starboard.

Stunned by the shock, the master succeeds getting up to the bridge, and sees that the *PRASIDENT* is now on his $\frac{3}{4}$ abaft portside and the ship has the anchor (shapes) in her mast.

He slows down and sends his crew to investigate the damages. There is a slight depression in the rail of the port bulwark. He reports the event to Saint-Cast-Le-Guildo signal station and proceeds toward the harbour, without calling the *PRASIDENT*.

In the meantime the *PRASIDENT* reports the collision to the signal station and to Corsen MRCC.

At **20h00**, *L'ÉMERAUDE I* berths in Saint-Cast-Le-Guildo, discharge his fishing, and goes back to sea at midnight.

On **2 october 2013** at **5h45**, the *PRASIDENT* boards the pilot and berths in Saint-Malo at **08h00**.

Nobody was injured by this collision.

CONSEQUENCES

Damages on board the *L'ÉMERAUDE I*:

Slight depression of the port bulwark rail.

Damages on board the *PRASIDENT*:



Depression of the transom plate



Aft bulwark depressed in the middle

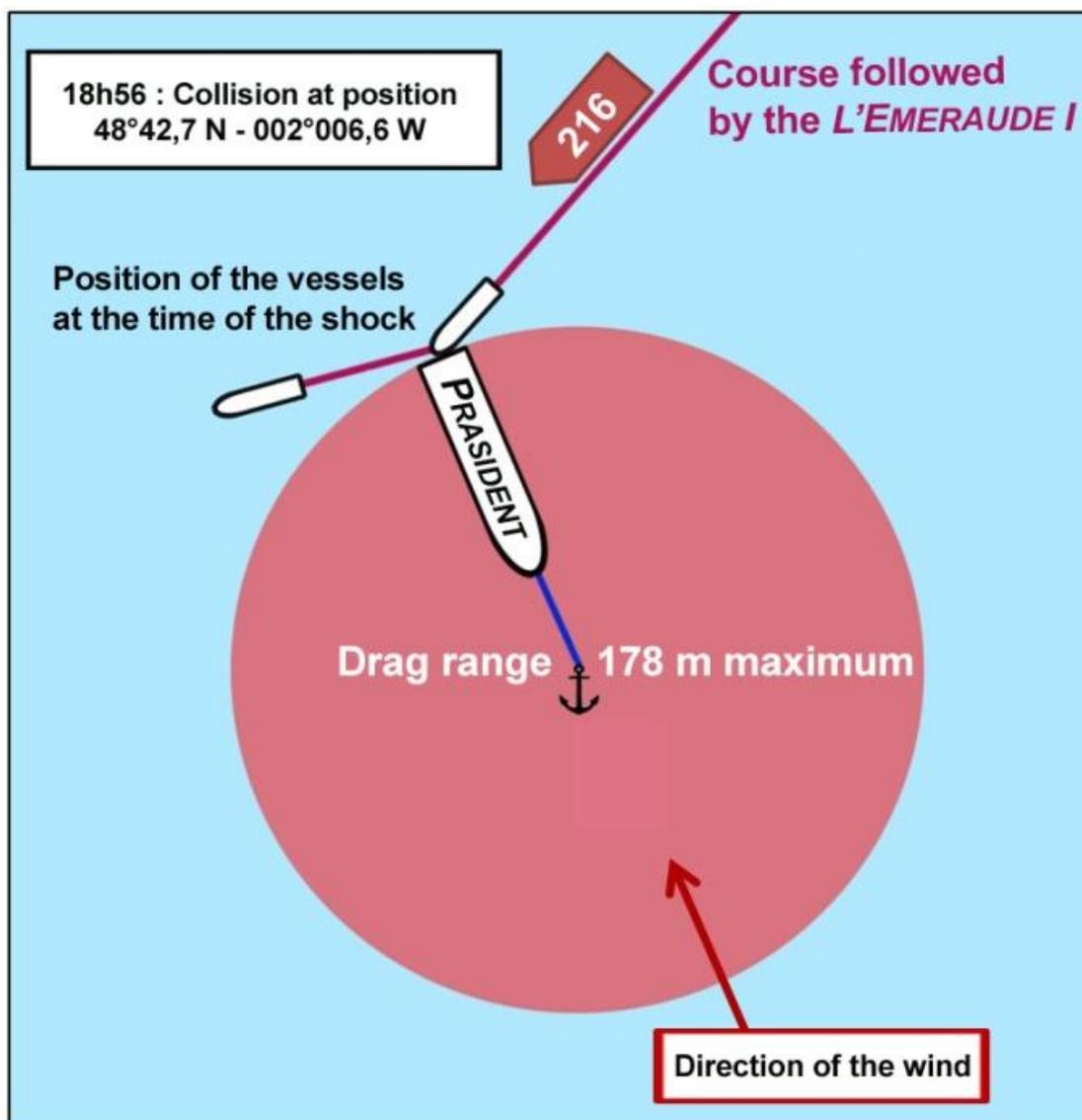
The first investigations have shown the following damages:

- Aft bulwark depressed in the middle (depression of 3,5 cm with a dip of 150 mm) ;
- 2 stays of bulwark buckled ;
- depression of the transom plate above the waterline at the level of the steering room.

CONCLUSIONS

Following this incident, both ships kept on working.

The wrong estimation of the situation (distance, speed of the cargo ship and time of the transfer of diesel oil) on board the trawler is at the origin of the accident.



LESSON

- 1 - 2014-E-063 : To cope with the watch or to realize the transfer of the diesel oil, the master of the trawler should have ask for help one of his crew member.



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