



# Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER FRANÇAIS *BILLABONG*  
ET LE NAVIRE CITERNE FINLANDAIS *PURHA*  
LE 9 NOVEMBRE 2012 AU LARGE DE BELLE-ÎLE**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2013

# ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER FRANÇAIS *BILLABONG* ET LE NAVIRE CITERNE FINLANDAIS *PURHA*, LE 9 NOVEMBRE 2012 AU LARGE DE BELLE-ÎLE

## NAVIRES ET ÉQUIPAGES

### *BILLABONG* :



Longueur hors-tout : 16,50 m ;  
Largeur : 5,81 m ;  
Jauge brute : 48,25 Tx ;  
Puissance : 294 kW ;  
Immatriculation : LO 691333 ;  
Année de construction : 1986.

Chalutier à coque en acier, armé en 2<sup>ème</sup> catégorie en pêche côtière avec un équipage de 4 personnes (le patron avait demandé une réduction à 3 pour des sorties n'excédant pas 48 heures en 2008. La fiche corrigée, visée par le CSN, n'avait pas reçu le visa du DDTM). Le 7 novembre 2012, la DDTM avait demandé au patron de régulariser la décision d'effectif ce qui a été fait le 26 novembre 2012.

Le jour de l'accident, l'équipage était composé de 4 personnes, dont un stagiaire non signalé à la DDTM.

Patron mécanicien, âgé de 39 ans, titulaire du certificat de capacité (1992), du brevet de motoriste 750 kW (2004) et du CRR (1991), propriétaire depuis 2008. Certificat médical en cours de validité.

Marin pêcheur qualifié, de quart au moment de l'accident, âgé de 42 ans, titulaire d'un certificat de marin-pêcheur qualifié (1992), d'un certificat de

formation de base à la sécurité (2008) et d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage (2008), embarqué comme remplaçant depuis 3 semaines.

Matelot, âgé de 50 ans.

### *PURHA* :



Navire de type pétrolier/chimiquier construit en Chine en 2003. Armé et opéré par Neste Shipping Oy, il est classé au Det Norske Veritas.

Pavillon : Finlandais ;  
Numéro OMI : 9255268 ;  
Longueur hors-tout : 169,50 m ;  
Largeur : 23,75 m  
Jauge brute : 15980  
Puissance du moteur principal : 9450 kW ;  
Propulseur d'étrave : 1200 kW.

Le navire a subi une visite de l'État du port à son arrivée à Donges : pas de déficiences.

Équipage composé de 17 marins de nationalité finlandaise (sauf un matelot estonien).

L'officier féminin de quart lors de l'accident est âgé de 59 ans.

## LES FAITS

Heures TU le **9 novembre 2012**.

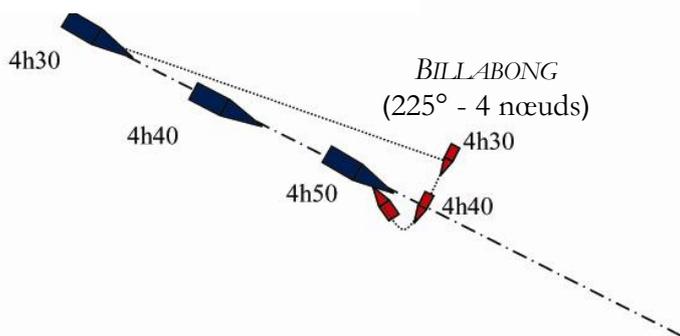
Météo (SITREP et rapports de mer concordants) : temps clair, mer belle, vent est-nord-est 1 à 3, bonne visibilité.

Le *BILLABONG* termine de filer son train de pêche vers **04h00**. Le marin pêcheur qualifié prend le quart à la suite du patron qui lui donne pour consigne de suivre les routes tracées au sud puis au sud-ouest et enfin au nord-ouest, en prenant garde de ne pas s'en écarter en raison du risque de croche dû à des fonds rocheux dans les parages, et de se tenir prêt à réagir dans ce cas.

Le *PURHA* est en transit vers Donges en route au  $120^\circ$  à 12,7 nœuds. Le 1<sup>er</sup> lieutenant est de quart depuis **02h00**. Le *BILLABONG* est détecté à 20 milles sur bâbord avant et suivi régulièrement au radar et à la vue, il n'est pas identifié à l'AIS et son écho radar trop faible par moment ne permet pas de le désigner à l'ARPA. Son relèvement n'est pas constant et son CPA est estimé à 1 mille sur l'avant. Le *PURHA* rattrape un navire, le *CFL PROGRESS*, en route légèrement convergente à 10 nœuds, situé sur l'avant de son travers tribord pour 1 mille environ à **04h30**.

Vers **04h40**, le *BILLABONG* passe sur l'avant du *PURHA* à environ 3 milles en route au sud-ouest à 4 nœuds. Il commence alors sa giration sur tribord vers le nord-ouest.

*PURHA* ( $120^\circ$  - 12,7 nœuds)



Vers **04h45**, l'officier de quart du *PURHA* constate que le *BILLABONG* a changé de route. Or le *BILLABONG* n'est pas encore stabilisé à sa nouvelle route et il le perçoit en train d'abattre sur la gauche. Il est à 1 mille et disparaît dans le retour de mer du radar. Il ne manœuvre pas car il pense qu'il est trop tard.

Vers **04h48**, le matelot de quart du *BILLABONG* prévient le patron qu'un cargo est en route de collision. Le patron arrive à la timonerie, le *PURHA* est à une vingtaine de mètres, il bat en arrière mais la collision est inévitable. Deux bruits de choc sont audibles sur l'enregistrement VDR à **04h49** à deux secondes d'intervalle.

Au même moment, l'officier de quart du *PURHA*, ayant perdu le *BILLABONG* à la vue, se précipite sur l'aileron, constate que le *BILLABONG* défile le long du bord à quelques mètres et en conclut, n'ayant pas entendu les chocs, qu'il n'y a pas eu de collision.

Le patron du *BILLABONG* met son AIS en fonction vers **04h54** et dit avoir tenté d'appeler le *PURHA* par VHF chenal 8 puis 16 peu après la collision. Aucun appel n'est enregistré sur le VDR ni sur les enregistrements audios du CROSS Étel. Il appelle ensuite le CROSS à **04h57** pour rendre compte de la collision.

L'officier de quart du *PURHA* reconnaît le nom de son navire dans cette communication et prévient le commandant. Maîtrisant peu l'anglais, elle ne répond pas aux appels du CROSS. Le commandant répond dès son arrivée en passerelle vers **05h05**.

## CONSÉQUENCES

***BILLABONG*** :

Étrave, entrepont et pont couvert déformés avec plusieurs pièces de structure dessoudées. Une soudure cassée sur le portique. L'enrouleur est à contrôler.



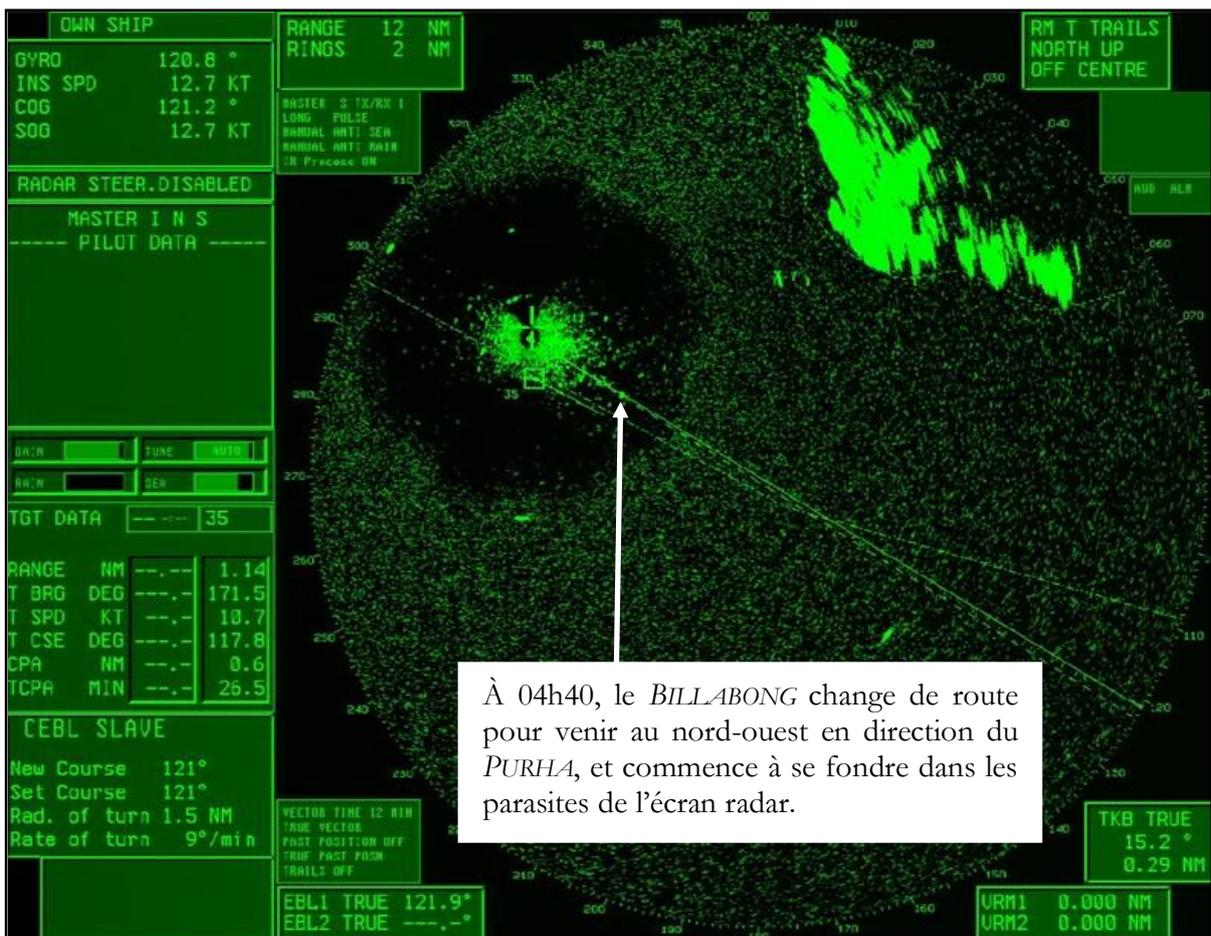
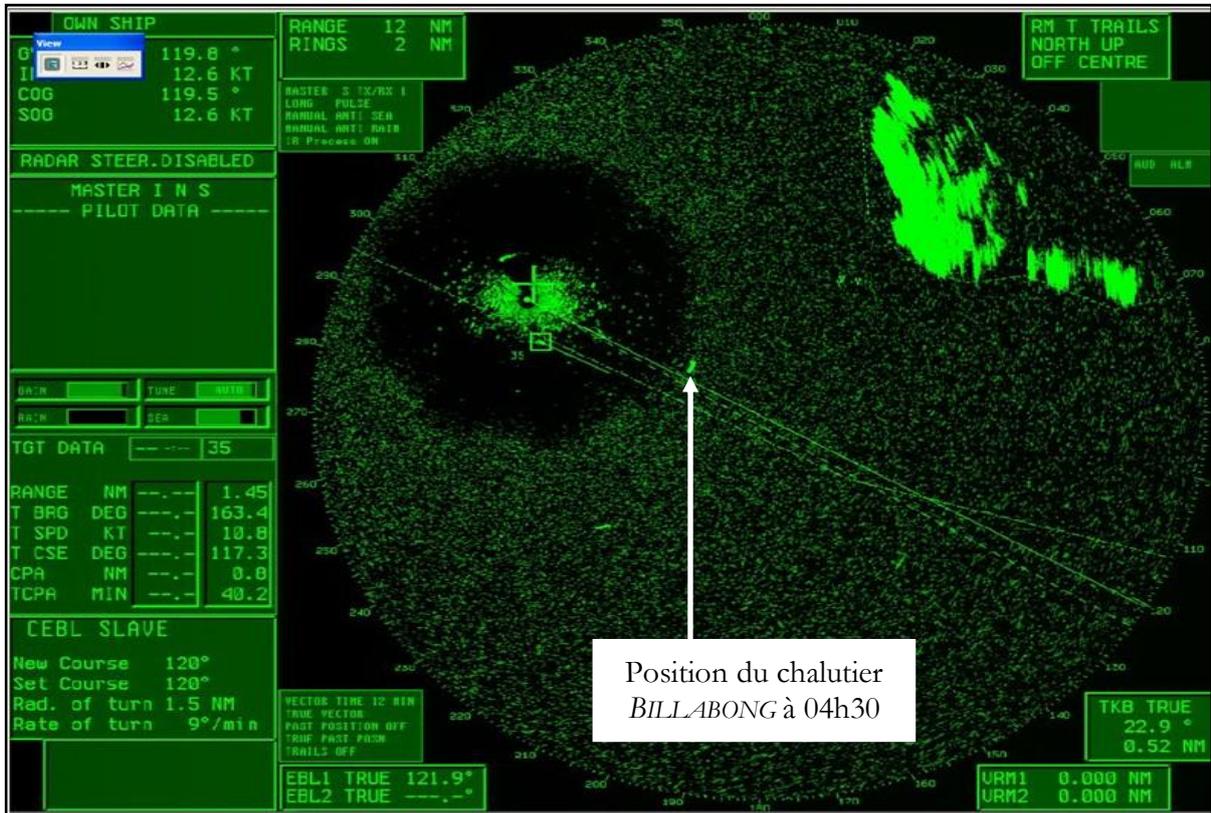
Environ trois semaines de perte d'exploitation pour réparation.

**PURHA :**

Quelques éraflures sur le bordé tribord.

## ENSEIGNEMENTS

- 2013-E-021 Le patron du *BILLABONG* n'aurait pas dû laisser l'homme de quart avec pour seule consigne, liée aux risques de croche, de ne pas s'écarter des routes tracées.
- 2013-E-022 L'homme de quart du *BILLABONG* aurait dû prévenir le patron au moment où il coupait la route du *PURHA* avant de lancer la giration vers le nord-ouest car il aurait dû, à ce moment-là, anticiper que le tronçon suivant risquait d'être en route de collision avec le *PURHA*.
- 2013-E-023 Les matelots auxquels les patrons confient des tâches de quart effectif en passerelle devraient avoir une formation minimale de façon à être capable de discerner lorsque les ordres du patron ne sont plus applicables sans compromettre la sécurité.
- 2013-E-024 L'officier de quart du *PURHA* aurait dû observer que le *BILLABONG* était pratiquement en route de collision avec le *CFL PROGRESS* et que la situation risquait donc de changer.  
Ce type de situation incertaine se gère à la vue et requiert des officiers de quart une attention permanente permettant de réagir à temps.
- 2013-E-025 Il est indispensable que les officiers de quart maîtrisent suffisamment l'anglais pour ne pas être inhibés par un appel VHF.
- 2013-E-026 Il est nécessaire que les patrons et hommes de quart des navires de pêche admettent que bien qu'un navire en pêche soit privilégié, il n'est pas pour autant libre de changer de route sans avoir vérifié au préalable qu'il peut le faire sans risque de collision.
- 2013-E-027 L'effectif présent à bord du *BILLABONG* n'était pas conforme à la décision d'effectif en vigueur. La présence du stagiaire n'était pas connue de la DDTM, ce qui aurait pu avoir des conséquences pour l'organisation des recherches en cas de naufrage.
- 2013-E-028 L'AIS doit rester en fonction à bord des navires qui en sont équipés.





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](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411