



Rapport d'investigation préliminaire

# ***CMA CGM CHOPIN***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# ÉCHOUEMENT DU PORTE-CONTENEURS *CMA CGM CHOPIN*, SURVENU LE 18 AVRIL 2012 DANS LE CANAL DE SUEZ

## LE NAVIRE



Porte-conteneurs de 5400 EVP, construit par le chantier Samsung Heavy Industries en Corée. Pavillon français, immatriculé à Marseille.

Longueur hors tout : 277 m ;

Largeur : 40 m ;

Jauge brute : 65730 UMS ;

Propulsion : MAN B&W de 77600 CV ;

Hélice à pas fixe de 6 pales ;

Un propulseur de 2000 kW.

Conditions lors de l'incident :

Tirant d'eau avant : 13,52 m ;

Tirant d'eau arrière : 14,59 m ;

Déplacement : 91689 t ;

Ballast eau : 5734 t ;

HFO 2024 t ;

Chargement : 58516 t/3252 conteneurs.

## L'ÉQUIPAGE

Composé de 29 personnes : 9 officiers, 19 marins et 1 élève.

Lors de l'incident :

Équipe passerelle : le commandant, le 3<sup>ème</sup> lieutenant et un matelot.

Équipe machine : le second mécanicien, 2 officiers machine et 2 assistants machine.

## LES FAITS

(Toutes heures UTC+2)

Conditions météorologiques :

Initiales : vent de sud force 2, visibilité 6 milles.

Au moment de l'évènement : « tempête de sable » avec vent de WNW fraichissant à 35 nœuds.

À **05h15**, le navire lève l'ancre pour un transit sud nord du Canal de Suez à destination de malte.

À **06h20**, pilote du canal à bord.

À **09h15**, entrée dans le « Great bitter lake ».

À **09h30**, tempête de sable brutale, visibilité nulle.

À **10h00**, passage du « North light racon ». Le pilote demande à venir à tribord de 2 en 2°.

À **10h02**, le navire passe en avant lente et entre dans la branche ouest du chenal. Il reste environ 2 mètres d'eau sous la quille.

À **10h03**, le pilote demande de mettre « À droite toute ».

À **10h06**, le navire est à nouveau dans la branche est du chenal. Il y a 6 mètres d'eau sous la quille. La barre est toujours toute à droite.

À **10h08**, le capitaine attire l'attention du pilote sur le pétrolier *TELLENWIKEN* au mouillage à tribord, et lui dit qu'il faut mettre toute à gauche. Le pilote réplique que ce navire est loin, il demande « Barre à zéro » puis ensuite « Toute à gauche ».

À **10h09**, le pilote aperçoit une bouée et laisse entendre que c'est celle qu'il attend.

À **10h10**, il demande de mettre 20 à droite.

À **10h11**, le commandant indique au pilote qu'ils vont s'échouer, lui montre la carte électronique et précise qu'il faut faire du 245.

Le commandant ordonne « Toute à gauche » et demande au second de se préparer à mouiller.

À **10h12**, machine en avant très lente.

À **10h13**, le navire est échoué. Il sera déséchoué 14 heures plus tard.

## OBSERVATIONS

La tempête de sable a été brutale et soudaine, et a perturbé l'image radar.

Et surtout, le pilote, de 37 ans d'expérience, se fondait pour l'essentiel sur la navigation à vue sur les marques.

Dès lors que ces marques n'étaient plus ou difficilement visibles, il a néanmoins persisté dans cette méthode et s'est satisfait d'apercevoir une bouée qu'il a mal identifiée.

Il n'a pas écouté les alertes du commandant qui lui indiquait que le navire allait s'échouer et qu'il fallait mettre à gauche. Au contraire, par son assurance et son excès de confiance, il a retardé la reprise en main par le commandant d'un court moment, mais suffisamment pour que le navire s'échoue.

En effet, à cet endroit, il suffit de 4 minutes (0,6 milles) en dehors du chenal pour s'échouer.

Il est à noter que le pilote n'a pas vérifié l'identification et la cohérence de la bouée avec le cap du navire et les moyens électroniques à sa disposition.

Par ailleurs, le VTMS n'a à aucun moment prévenu le navire qu'il était passé dans le chenal ouest dans un premier temps, puis qu'il allait s'échouer dans un second temps.

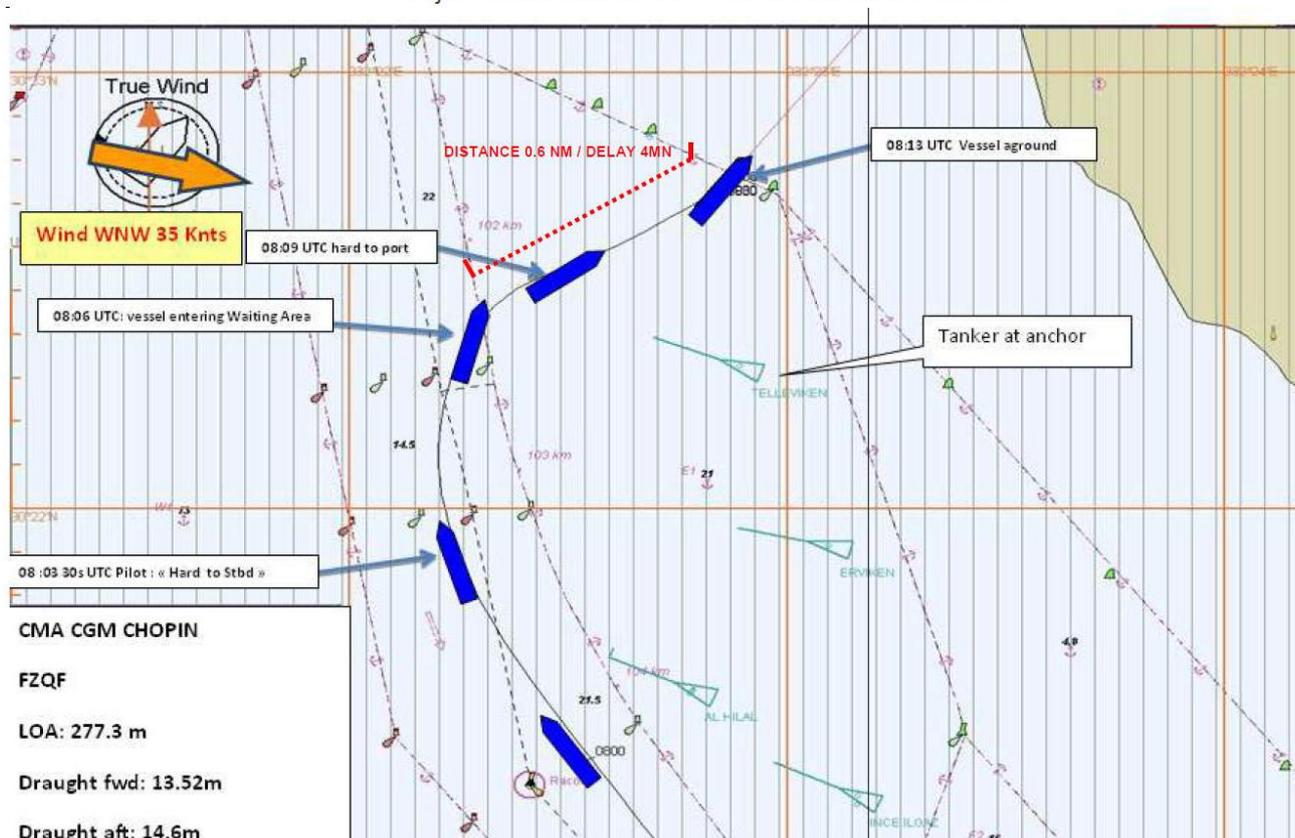
Enfin, lors de cette tempête de sable, 3 autres navires se sont échoués dans le Canal de Suez.

## ENSEIGNEMENTS

- Le pilote doit clairement indiquer au commandant ses intentions et son degré de certitude sur la position et la route à suivre.
- Le commandant doit avoir une attitude critique constante vis à vis des actions du pilote.
- Le VTMS doit jouer pleinement son rôle et informer, en anglais, les navires de tout danger les concernant.



Safety - Security - Environment Department (SSE)  
Objet: GROUNDING CC CHOPIN-INVESTIGATION





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

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 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