



Rapport d'investigation préliminaire

CROIX DU SUD 1

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

ÉCHOUEMENT DU NAVIRE DE PÊCHE *CROIX DU SUD 1* SURVENU AUX ÎLES KERGUELEN, LE 12 MAI 2011

LE NAVIRE ET L'ÉQUIPAGE



Navire de pêche en acier de type ligneur, armé à la grande pêche, construit en 1999.

Armateur : SAPMERARMT. Immatriculation : FK-TAAF, quartier d'armement : La Réunion.

Longueur : 54,3 mètres ;

Largeur : 9 mètres ;

Jauge : 863 ums ;

Propulsion : 1066 kW.

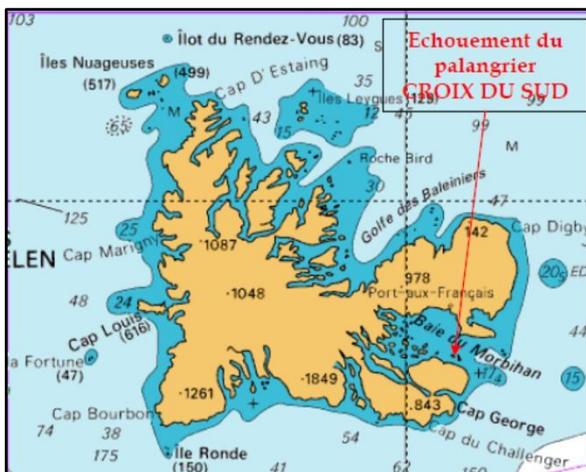
Équipage composé de 30 personnes le jour de l'accident.

Capitaine expérimenté et titulaire du Brevet de « Capitaine de Pêche » depuis 1995.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marées :

Vent 290, 40 nœuds, mer 6. Marée faible marnage. Température de l'eau 5,5°C.



Le 11 mai 2011, le palangrier *CROIX DU SUD 1* fait route vers la base permanente des TAAF de Port au Français afin de se ravitailler en gasoil.

Vers 20h00, le navire s'échoue sur un plateau rocheux de la presqu'île de Ronarc'h, à la position 49° 32,95' S et 070° 17,68' E (163/Port aux Français/12,1 milles).

La gîte du navire est de 20° et il tosse sur la roche du fait de la houle australe et de la mer du vent. En revanche, il n'y a pas de voie d'eau ni de pollution. Aucun blessé n'est à déplorer.

Les navires de pêche *ALBIUS* et *MASCAREIGNES 3* sont appelés en renfort.

Le 12 mai vers 01h30, le *CROIX DU SUD 1* s'est déséchoué par ses propres moyens lors de la marée haute, et mis par la suite au mouillage dans la Baie du Morbihan.

Une visite de coque par plongeurs est effectuée pour investigation des dégâts.

Après avis de la société de classification et autorisation du centre de sécurité des navires, la *CROIX DU SUD 1* est autorisée à regagner La Réunion sous conditions.

La *CROIX DU SUD* quitte Port aux Français l'après-midi du 12 mai, accompagnée par le *MASCAREIGNES 3*, et arrive à la réunion le 23 mai 2011.

CONSÉQUENCES

Bien qu'il n'y ait pas de voie d'eau, la coque présente en plusieurs endroits des traces de chocs, de fissures et mêmes des enfoncements.

OBSERVATIONS

La cinématique du navire montre que ce dernier a fait une route constante vers la terre, ce qui a conduit à l'échouement.

Deux marins étaient à la passerelle lors de l'accident : le second et un matelot malgache, totalement inexpérimenté.

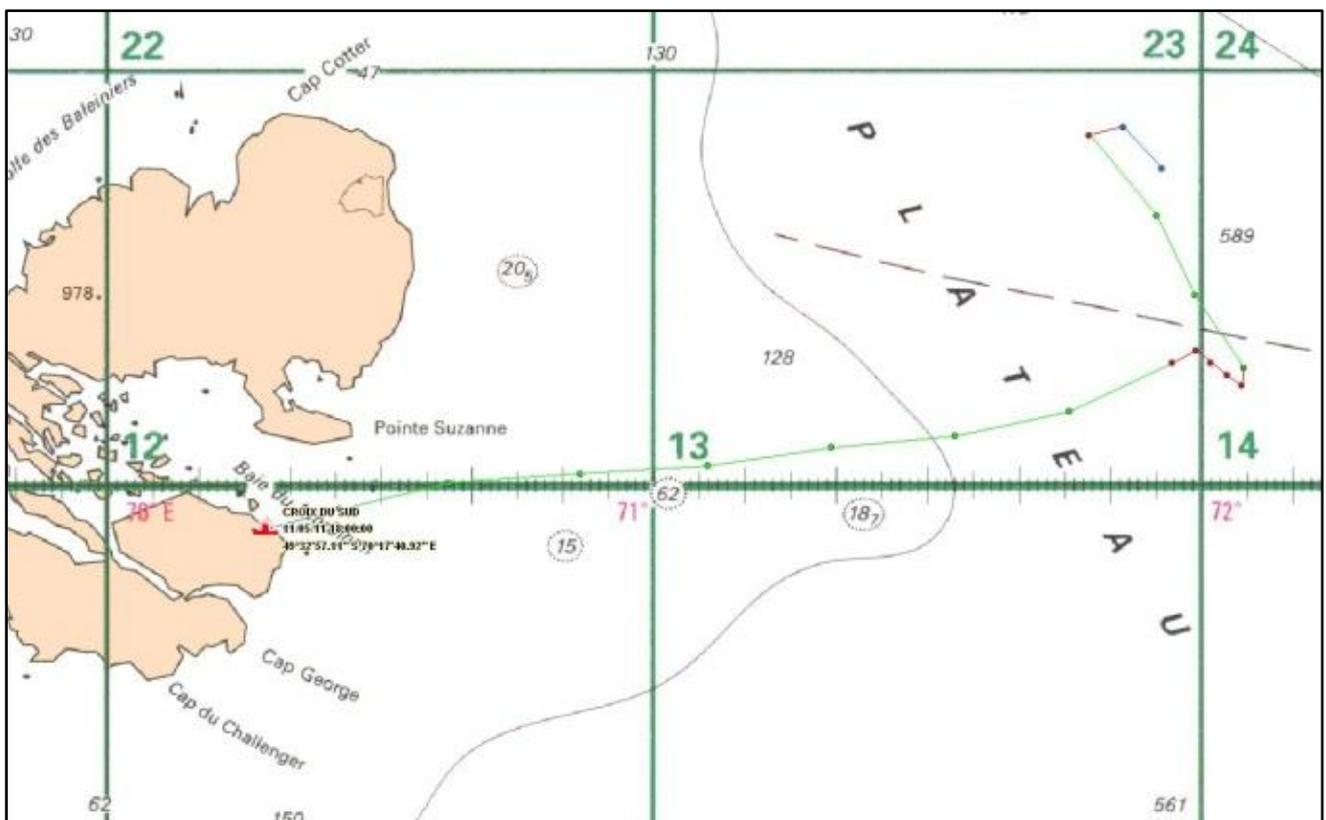
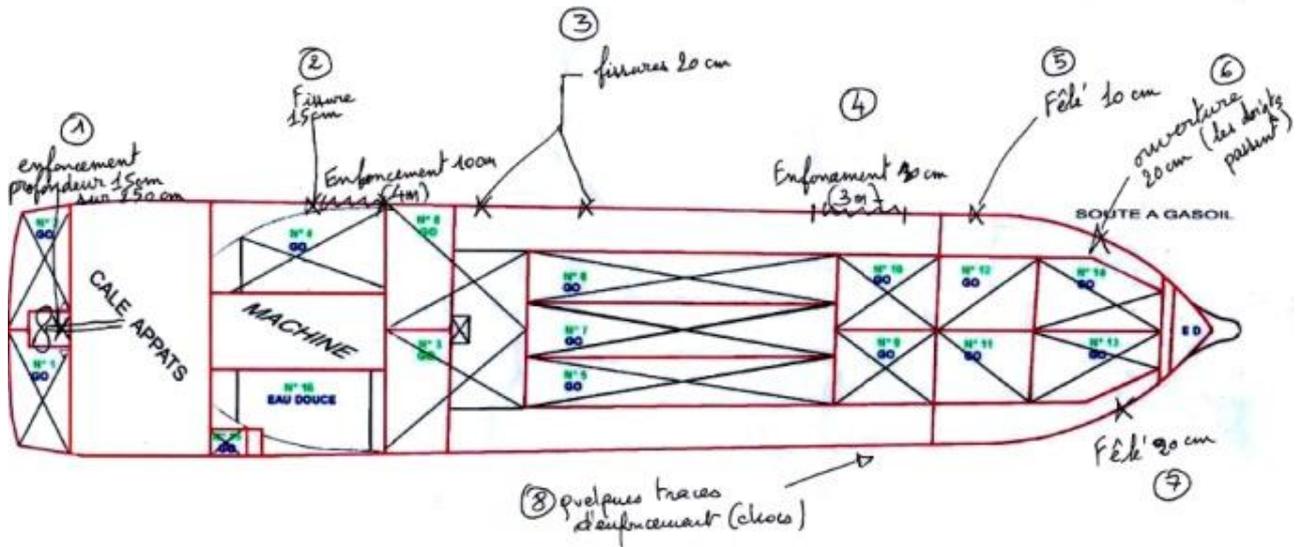
L'un des radars était en panne.

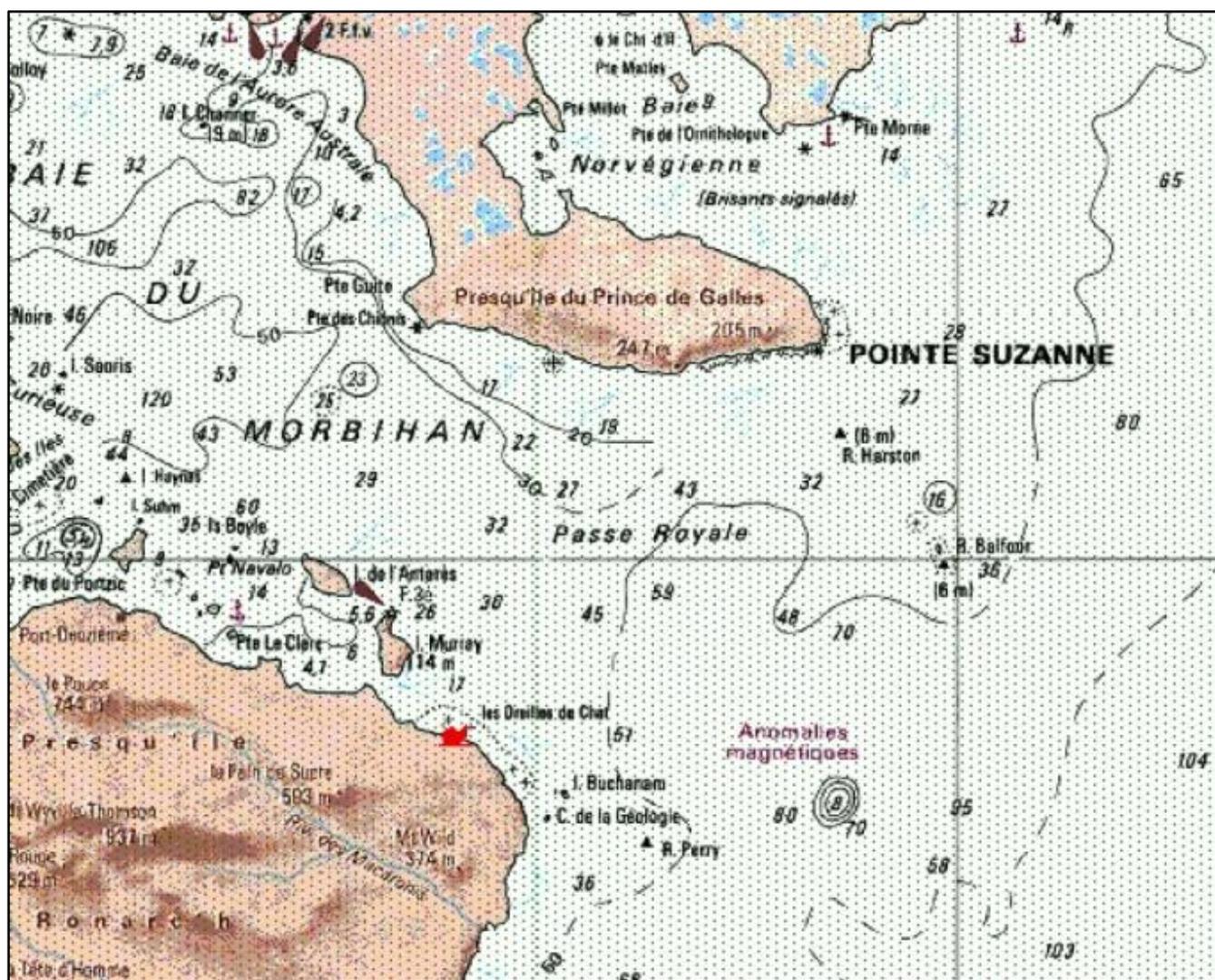
Il s'avère que les hommes de quart étaient occupés à tâches qui ne leur avaient pas été attribuées, sans rapport avec le suivi de la navigation alors que la visibilité sur zone était quasi nulle.

CONCLUSION

L'échouement de la *CROIX DU SUD 1* est dû à un manque total de rigueur dans le suivi de la navigation.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.





ENSEIGNEMENTS

Exercer une navigation rigoureuse, en particulier lors d'un atterrissage.

Utiliser les aides à la navigation, tout en tenant compte des limites et perturbations locales éventuelles.

Réparer sans délai tout appareil en panne (ici un des radars) ; et d'une manière générale, ne pas naviguer en mode dégradé.

S'il n'est pas possible de réparer immédiatement, comme c'était le cas ici du fait de l'éloignement, utiliser le radar restant.

Appliquer le manuel IAMSAR pour l'alerte des secours.

Renforcer la veille si besoin, dans les conditions difficiles (brume, un seul radar).



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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411