



Rapport d'investigation préliminaire

MAUPITI EXPRESS 2

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

ÉCHOUEMENT DU *MAUPITI EXPRESS 2* SURVENU LE 16 FEVRIER 2011 À HUAHINE - POLYNÉSIE FRANÇAISE

LE NAVIRE



Le navire à passagers *MAUPITI EXPRESS 2*, mis en service en 2004, est immatriculé à Papeete.

Navire en aluminium, construit suivant la division 223b du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié.

Longueur : 20,50 mètres - puissance de propulsion : 2 x 365 kW.

Le navire n'est pas francisé. Il lui a été délivré un acte de francisation provisoire le 22 avril 2004 valable 4 mois.

Le *MAUPITI EXPRESS 2* est autorisé à transporter 120 passagers en 3^{ème} catégorie et 140 en 4^{ème}. Il possède une cale fret pour les bagages et les petits colis.

Il effectue des liaisons régulières entre Bora Bora, Raiatea et Maupiti. Il se rend également à Huahine sur demande.

Habituellement, le mercredi, il fait sa rotation dès 07h00 entre Bora Bora, Tahaa/Raiatea, Bora Bora.

Le navire est en bon état d'entretien. Sa dernière visite de sécurité date du 5 novembre 2010. Le permis de navigation et le certificat national de franc-bord sont valables jusqu'au 1^{er} septembre 2011.

L'ÉQUIPAGE

La décision d'effectif prévoit un équipage de six ou sept⁽¹⁾ personnes : un capitaine, un second capitaine, un chef mécanicien⁽¹⁾, quatre matelots.

Deux équipages tournent par bordées une semaine sur deux.

Le second capitaine, qui remplace le jour de l'échouement le capitaine en titre, n'est titulaire que du CIN et du CRO en cours de validité. Il est inscrit au rôle d'équipage du *MAUPITI EXPRESS 2* au 1^{er} octobre 2010 en qualité de second capitaine pour une navigation au cabotage. Cependant, il est titulaire d'une attestation de réussite à l'examen du brevet de capitaine 200. Ce titre lui est délivré le 9 mars 2011 à effet du 2 mars.

Enfin, il est relevé :

1. que le capitaine en titre et le chef mécanicien ne sont pas à jour de leur visite médicale annuelle ;
2. que les matelots embarqués sont en fait des dockers itinérants qui n'apparaissent pas sur les rôles d'équipage.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Mer peu agitée, bonne visibilité, vent de SE, houle d'Est de 1 à 2 mètres les 16 et 17 février 2011.

Heures et hauteurs des PM et BM à Papeete

Coefficient	Date	Heure	Hauteur
/	16/02/2011	PM 12h29	0,45 m
	16/02/2011	BM 18h13	0,40 m

Heures locales (W)

Le 16 février 2011

À 05h00, le *MAUPITI EXPRESS 2* appareille de Maupiti avec 31 passagers pour Bora Bora. Le

¹ Ce poste peut être pourvu par un officier polyvalent titulaire du brevet adéquat embarqué en tant que capitaine ou second capitaine

second capitaine assure seul la conduite du navire entre Maupiti et Bora Bora puis pour le reste du voyage. Le capitaine en titre est initialement prévu d'embarquer à l'escale de Bora Bora. Cependant, malade, il informe l'armement la veille qu'il ne pourra pas prendre ses fonctions. Ce mouvement de marins n'est pas signalé au service des affaires maritimes et n'est donc pas enregistré sur le rôle.

À 07h05, le navire arrive à Bora Bora et y repart à destination de Raiatea avec 70 passagers de plus.

À 09h20, le *MAUPITI EXPRESS 2* accoste à Raiatea d'où il repart vers 10h30 pour Huahine après avoir débarqué les passagers et les marchandises et fait le plein de combustible (2800 l au total). Deux des six matelots restent à Raiatea pour garder le fret et préparer la marchandise pour le retour vers Maupiti. Le voyage sur Huahine, qui consiste à transporter des collégiens du port de Fare vers Raiatea, n'est initialement pas prévu. Il se fait sans passagers. En effet, le *MAUPITI EXPRESS 2* remplace pour ce transit le *TAMARII TAHAA 2*, indisponible.

Compte-tenu du beau temps sur le trajet et de l'absence d'autres navires, le capitaine laisse le radar en veille. De toute façon, il ne maîtrise pas les réglages de l'appareil et ne sait pas activer les différentes alarmes.

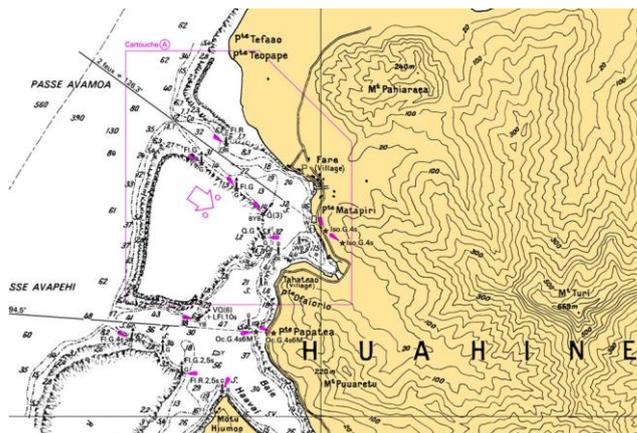
À 11h45, le chef mécanicien, qui se trouve en timonerie avec le capitaine, retourne au compartiment machine y faire une ronde et intervenir sur une fuite de gaz d'échappement au niveau de la boîte de barbotage.

À 11h47, soit deux minutes après le départ du chef mécanicien, le capitaine remplaçant s'assoupit. À ce moment, les moteurs sont à 1500 t/mn et la vitesse du *MAUPITI EXPRESS 2* est de 15 nœuds. Il est sous pilote automatique, cap au 085°.

Vers 11h40, alors que le capitaine dort toujours sur le siège de conduite à la passerelle, un choc brutal le réveille et le fait chuter vers l'avant.

Instinctivement, il ramène les commandes de la propulsion au point mort. Après avoir observé la situation, il embraye les moteurs en marche arrière, qui calent aussitôt.

Conscient que le navire vient de s'échouer sur le bord Nord de la passe d'*Avamoa*, et de la gravité de la situation, le capitaine fait mouiller deux ancres vers l'arrière par deux matelots.



Extrait de la carte SHOM n° 6434
« Archipel de la Société - Iles Sous-le-Vent - Huahine »

À 11h43, la direction de la protection civile informe le MRCC Papeete que le navire à passagers *MAUPITI EXPRESS 2* s'est échoué sur le récif de Huahine, passe tribord de Fare et que les pompiers se rendent sur place.

À 12h05, un potimarara (bateau polynésien de pêche côtière de 5 à 8 m doté d'un puissant moteur inboard), deux jets ski et une embarcation de la gendarmerie sont sur zone.

Vers 13h30, le capitaine informe l'armement et le MRCC Papeete de la situation.

À 13h37, la vedette *MOANA VEHI*, appartenant à un chantier de construction naval, appareille de Raiatea.

À 15h18, le navire de pêche *FAIMANU III* fait route vers la zone.

À 17h07, les tentatives de déséchouement du navire à passagers sont infructueuses.

À 18h32, les manœuvres pour retirer le *MAUPITI EXPRESS 2* du récif sont suspendues jusqu'au lendemain matin. Le navire, qui apparemment ne présente pas de voie d'eau, est sécurisé avec des ancres. L'équipage reste à bord pour la nuit.

Le 17 février 2011

À 05h48, le *FAIMANU III* arrive à Fare (Huahine).

À 07h01, une investigation sous-marine de la coque montre de nombreuses brèches.

À 19h00, il est procédé au pompage et au transfert du gasoil vers un des navires d'assistance.

Le 18 février 2011

À 20h55, le remorqueur portuaire de Papeete *AITO NUI* de 30,30 m de longueur et de 42 t de traction appareille avec 9 personnes à bord.



Remorqueur *AITO NUI*
(Photographie port autonome de Papeete)

Le 19 février 2011

À 06h30, l'*AITO NUI* arrive à Huahine.

À 10h40, la remorque est passée entre le remorqueur et le navire à passagers.

À 11h10, le *MAUPITI EXPRESS 2* est déséchoué et est ramené au port de Fare.

À 12h53, après une inspection de la coque, le convoi appareille pour Raiatea. Compte-tenu d'une assiette négative, le remorquage s'effectue par l'arrière.



À 17h15, les navires arrivent à Raiatea. Sécurisé, le *MAUPITI EXPRESS 2* est pris en charge par le chantier naval.

CONSÉQUENCES

Le *MAUPITI EXPRESS 2* a subi des dégâts de coque et de propulsion relativement importants :

- déchirure sur 1,70 m sous peak avant ;
- petite déchirure de 0,50 m sous le local fret ;
- déformations et enfoncements multiples aux quilles ;
- pales d'hélices tordues ;
- tubes de jaumières et gouvernails sont également à reprendre et les lignes d'arbres sont à remplacer.

Aucune pollution n'a été relevée malgré les 2800 litres de gasoil initialement à bord.

Le navire est immobilisé pour 2 mois environ.

CONCLUSION

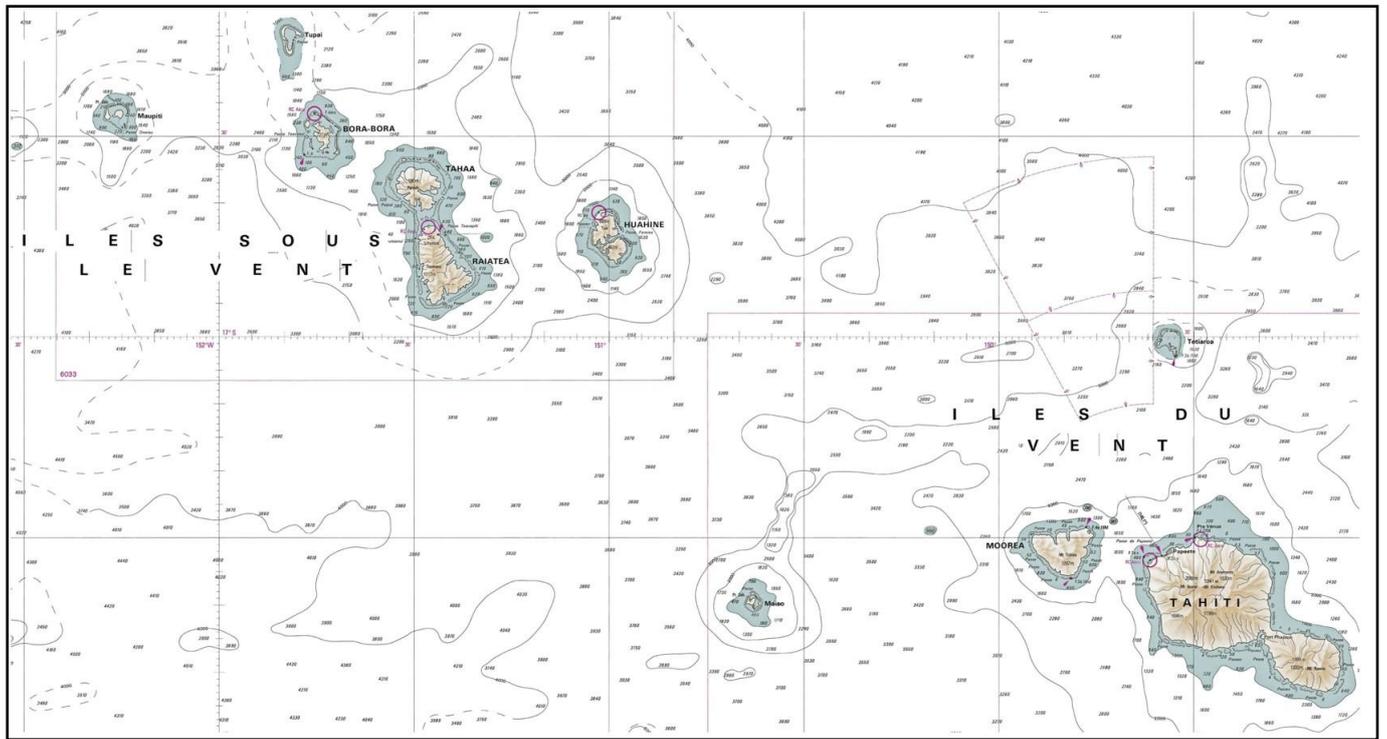
Le parcours entre Raiatea et Huahine est inhabituel. Le mercredi, le navire effectue un seul voyage entre Bora Bora (départ 07h00) et Raiatea et retour. Le lundi et le mardi le *MAUPITI EXPRESS 2* est à quai. Le lundi matin, il est en maintenance puis l'équipage est en repos jusqu'au mercredi matin.

L'origine de l'échouement est principalement due à l'assoupissement du capitaine qui est à la barre depuis 05h00.

Le capitaine, qui ne présente aucun signe de fatigue et de stress et n'est pas sous l'influence d'une substance psychotrope ou d'alcool, ne s'explique pas ce soudain endormissement.

Cependant, l'échouement aurait pu être évité si le capitaine avait mis son radar et son sondeur en service et réglé les différentes alarmes mais surtout si l'équipage était conforme à la décision d'effectif qui préconise, entre autres, la présence à bord d'un capitaine et d'un second capitaine.

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



Extrait de la carte SHOM n°6688
 « Iles de la Société - de Manuae à Tahiti »

ENSEIGNEMENTS

Le navire aurait dû être équipé d'une alarme d'homme mort, conformément à la réglementation.

Il est interdit d'appareiller avec un effectif non conforme (*art.3 du décret 67-432 du 26 mai 1967 relatif aux effectifs à bord des navires*).

Seule la francisation définitive confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française (*art.218 du code des douanes*).



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

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