



Rapports d'investigations préliminaires

(1^{er} quadrimestre 2011)

CHUTE A LA MER DU PILOTE MARITIME A BORD DU NAVIRE DE CHARGE *DS COMMANDER* SURVENUE LE 28 JUILLET 2009 AUX ABORDS DE LORIENT

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le navire de charge de type vraquier *DS COMMANDER* (IMO 9088732), construit en 1994, est enregistré à Jeju, Corée du Sud.

Longueur : 185 mètres - Jauge (UMS) : 26065.

L'armateur, Chang Sung Shipping Co Ltd, exploitant du navire, est basé à Seoul (Corée du Sud).

Les titres de sécurité internationaux et le certificat de gestion de la sécurité (SMC) sont délivrés depuis 2008 par la Korean Register of Shipping, société de classification membre de l'IACS.

Le pavillon est sur la liste grise du MoU (Memorandum of Understanding).

Depuis 2000, le navire n'a fait l'objet d'aucune détention dans le cadre des inspections au titre de l'Etat du port (PSC).

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Conditions météorologiques :

Vent de Sud force 4, mer modérée avec houle d'Ouest de 1,50 m, bonne visibilité.

Heures locales (UTC+2)

Le 28 juillet 2009

A **16h30**, le pilote rejoint le *DS COMMANDER*, accosté le long du quai de Kergroise à Lorient. Le navire, assisté de deux remorqueurs, est en partance pour Montoir avec un chargement de 23000 tonnes de soja. Son tirant-d'eau est de 8,50 m ainsi que son franc-bord.

La dernière bouée du chenal est passée à **17h30**. Le cap est maintenu au 210° et la vitesse à 5 nœuds afin de constituer un abri pour le débarquement sur bâbord du pilote.

A **17h40**, ce dernier se présente sur le pont pour débarquer. Il est accompagné par un officier et trois matelots. L'officier a préalablement contrôlé l'échelle de pilote et informé la passerelle que celle-ci est correcte. Le pilote commence à descendre l'échelle. La pilotine *KOULMIG* s'approche du *DS COMMANDER*.

Après avoir descendu 1 à 2 échelons d'échelle, le cordage latéral droit casse suivi immédiatement par celui de gauche. Le pilote tombe à l'eau avec l'échelle quasi entière juste entre la coque et la pilotine qui se trouve alors qu'à ½ mètre du bordé du vraquier.



Photographie PV d'essai n° 3205 - Laboratoire Cousin Trestec.

Le commandant stoppe la machine.

Lorsqu'il remonte à la surface, le pilote se cogne la tête contre la coque de la pilotine.

Alors qu'il glisse le long du bordé de muraille, il parvient à s'en écarter en nageant et en se poussant à l'aide de ses jambes avant que l'hélice ne soit trop proche.

La pilotine se porte à proximité de l'homme tombé à l'eau d'où lui est lancé une ligne de secours. Le pilote parvient à monter à bord du *KOULMIG* par l'arrière.

Le commandant du *DS COMMANDER* entre en contact avec le *KOULMIG*. Le CROSS Etel est informé de l'accident.

CONSEQUENCES

Outre la perte ou la dégradation de ses effets personnels et professionnels (VHF et téléphone, vêtements), le pilote a été légèrement blessé.

CONCLUSION

L'échelle de pilote a été embarquée à Tacoma (USA) en mars 2008. Il s'agit d'un équipement neuf. Elle a été fabriquée par la société Sea Contractor basée à Singapour.

Elle a une longueur de 8 mètres et dispose de 24 échelons et trois traverses. L'espacement entre chacun d'eux est de 330 mm environ et les cordages latéraux, de 23 mm de diamètre, sont en « Sisal », fibre extraite des feuilles de cette plante originaire de l'Est du Mexique.



L'échelle de pilote répond aux exigences SOLAS, chapitre 5, règle 23 et à la résolution A.889 (21) de l'OMI.

Depuis son achat, l'échelle est stockée à bord du *DS COMMANDER* sur une palette dans le magasin du bosco, à l'avant du navire.

Le franc-bord étant inférieur à 9 mètres, la mise en place d'une échelle de coupée n'est pas requise.

Afin de connaître les raisons de la rupture des cordages, il est procédé en octobre 2009, à une expertise de l'échelle par le laboratoire Cousin Trestec basé à Wervicq (Nord).

Cet établissement est spécialisé dans la transformation des fibres dans le domaine du sport et de l'industrie.

Il est constaté durant les essais que le cordage part en complète décomposition à l'endroit de la rupture ; la fibre ne présente plus aucune résistance.



Photographie PV d'essai n° 3205 - Laboratoire Cousin Trestec.

Les essais suivants sont réalisés :

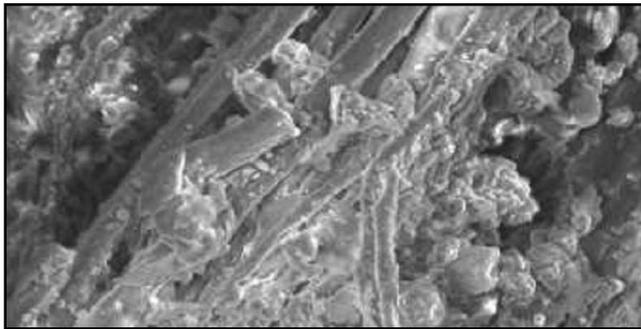
- 1- Résistance à la rupture de la surliure : 77,1 daN.
- 2- Résistance à la rupture du cordage : 160 daN (pour information Sisal : 2786 daN et manille : 3190 daN).

Le rapport conclut que l'échelle présentée ne correspond pas à une échelle fabriquée en 2008 de part son état général. L'échelle est complètement décomposée.

Compte-tenu des résultats présentés par l'établissement Cousin Trestec, une étude complémentaire d'échantillonnage de cordage est sollicitée auprès du laboratoire IFTH de Villeneuve d'Ascq (Nord).

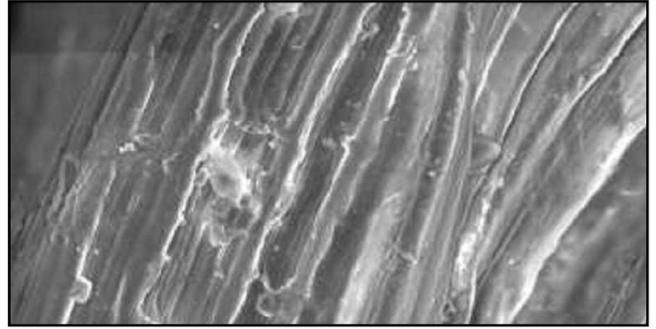
Les analyses montrent pour les deux morceaux de cordages incriminés que les fibres sont craquelées et détériorées.

Il apparaît des « billes » caractéristiques de la présence de micro-organismes.

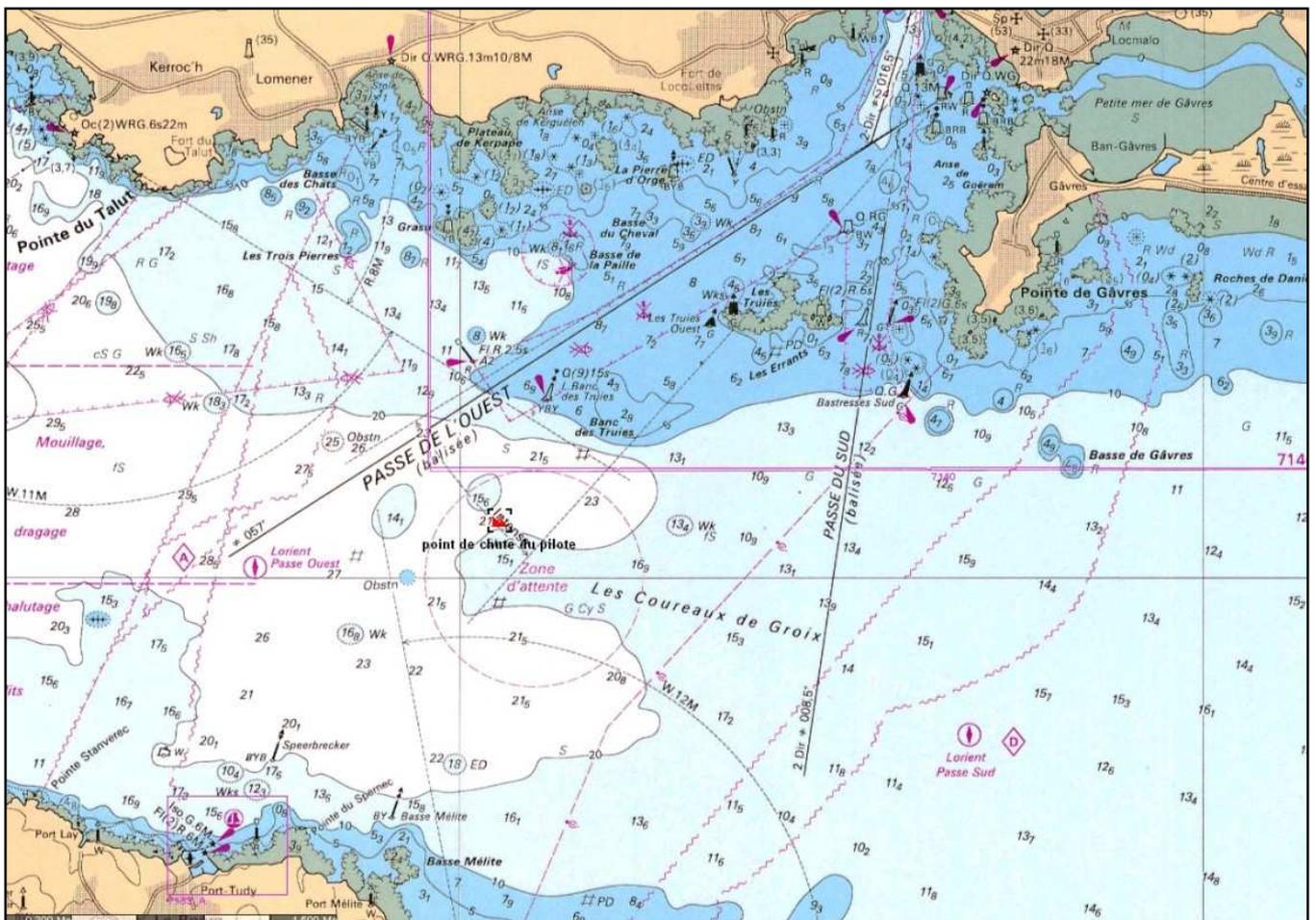


Ficelle de surliage du cordage incriminé (extrait rapport d'étude IFTH).

Ces dernières sont également visibles sur certains prélèvements sur la ficelle de liage.



Cordage échelle de pilote neuve (extrait rapport d'étude IFTH).



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

ENSEIGNEMENTS

L'échelle de pilote acquise en mars 2008 est correctement stockée dans un magasin du gaillard avant. Elle répond aux exigences pertinentes de la convention SOLAS et à la résolution OMI A.889 (21). L'aspect neuf de l'échelle et le contrôle effectué par le bord ne laissent pas apparaître une quelconque déféctuosité. La fibre de Sisal, très résistante, est couramment utilisée dans la fabrication de cordage.

Il apparaît donc fort probable, compte-tenu d'une détérioration par des microorganismes :

1- que l'échelle a été emmagasinée durant une longue période après sa fabrication, dans un endroit fortement humide avant son achat par le bord ;

ou

2- que les fibres de Sisal utilisées dans la confection de l'échelle étaient de très mauvaise qualité.

Il conviendrait donc :

1- de remplacer les cordages des échelles de pilote en Sisal par des cordages synthétiques (traités anti UV), qui est un produit hydrophobe. Cependant, imperméable à l'eau, il se détruit par interactions avec les solvants organiques et est sensible aux UV ;

soit

2- de procéder à un traitement fongicide des fibres de Sisal pour la fabrication de cordages d'échelle de pilote (actuellement, seul un traitement de protection contre toute détérioration d'ordre actinique est préconisé par la résolution A.889 (21)) ;

et

3- d'effectuer des contrôles périodiques de l'ensemble de l'échelle de pilote et de ses accessoires.

En tout état de cause et bien que ce type d'accident demeure rare, une copie du présent rapport d'investigation sera transmis au Secrétariat Général de l'OMI afin d'attirer l'attention des armements sur cet évènement.

NAUFRAGE DU NAVIRE DE PECHE *VIKING* SURVENU LE 21 MAI 2010 AU LARGE DE SAINT-VAAST LA HOUGUE

NAVIRE ET EQUIPAGE



VIKING :

Navire semi ponté en bois (CH 389 817) construit en 1976 – L : 7,68 m – Pontée autorisée : 1 tonne - Poids du vire-filet sur tribord : 120 kg - Poids des 3 m² de la protection de coque : 220 kg.

Pêche au filet maillant.

C'est un navire en bon état (importants travaux en 2008).

Equipage :

Le patron est propriétaire du navire depuis 1980 ; il est titulaire du Permis de conduire les moteurs (délivré en 1980) ; son fils (CAPM de matelot délivré en 2001), est embarqué sur le *VIKING* en qualité de matelot.

LES FAITS

Conditions météorologiques et courant :

SITREP du CROSS Jobourg : Vent de Nord-Est de 6 nœuds - Mer force 4 - Visibilité : 8 milles.

Courant de flot portant dans la même direction que le vent.

Heures locales (UTC+2)

Le *VIKING* appareille de Saint-Vaast la Hougue à l'ouverture des portes d'écluse vers **06h45** pour relever ses filets.

Après une demi-heure de route, le virage des filets commence ; les 8 « tantilles » de 300 mètres sont conservées à bord avec environ 250 kg de poisson (soit un total d'environ 600 kg avec les filets).

A **08h40**, le *VIKING* met le cap vers le port pour démêler ses filets à quai avant de retourner en mer.

Le navire fait route au Nord/Nord-Est à 8 nœuds ; il roule peu. Après 10 minutes de navigation, une vague le heurte sur tribord avant, au niveau du vire filet, et le fait gîter ; il embarque un premier paquet de mer lorsqu'une deuxième vague heurte la lisse ; une grande quantité d'eau embarque sur le pont.

En timonerie, le patron ne réalise pas immédiatement la situation ; son matelot le prévient que le navire va chavirer mais il n'a pas le temps d'alerter les secours.

Les deux hommes sautent à l'eau, équipés de VFI.

Peu après, le navire se couche sur tribord, reste quelques secondes à flot, puis chavire et coule à **08h50**. Les deux hommes voient ensuite la balise 406 MHz et le radeau remonter à la surface.

A **09h11**, le CROSS Gris-Nez reçoit le signal de la balise ; à **09h12**, le CROSS Jobourg, alerté, appelle en vain le *VIKING* par VHF sur la voie 16.

Les marins embarquent dans le radeau et sont secourus 15 minutes plus tard par un navire de pêche contacté par le CROSS Jobourg.

A **09h15**, diffusion d'un MAYDAY Relay et mise en œuvre de moyens nautiques et aériens.

CONSEQUENCES

Le navire sera renfloué, puis détruit 1 mois plus tard.

OBSERVATIONS - CONCLUSION

Le deux marins ont dû retirer leur VFI pour pouvoir embarquer sur le radeau.

Le navire n'étant pas équipé de sabords de décharge, l'eau accumulée sur le pont est aspirée par la pompe de cale.

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

ENSEIGNEMENT

Capacité d'assèchement et réserve de stabilité insuffisantes pour l'état de la mer.

ECHOUEMENT DU NAVIRE DE PÊCHE *ADELINE STEPHEN* SURVENU LE 30 JUIN 2010 A LA POINTE DE GÂVRES (ENTREE du PORT DE LORIENT)

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le navire de pêche *ADELIN STEPHEN*, construit en 1990, est ré-immatriculé à Lorient depuis avril 2010, date de son acquisition à Saint-Nazaire par l'actuel propriétaire.

C'est un navire de type chalutier en acier. Longueur : 17,50 mètres – Jauge : 61,04 tx.

Il en bon état d'entretien. Sa dernière visite de sécurité date du 4 janvier 2010. Le permis de navigation et le certificat national de franc-bord sont en cours de validité.

L'*ADELIN STEPHEN* est armé à la pêche côtière en 2^{ème} catégorie de navigation.

La décision d'effectif prévoit un équipage de quatre marins. Au jour de l'événement, en plus de d'effectif minimal requis, il est embarqué un matelot supplémentaire et un stagiaire. Seul le mécanicien dispose d'une dérogation d'une durée de 3 mois. Tous sont à jour de leur visite médicale annuelle hormis un matelot.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent de Nord-Ouest 3 Beaufort, mer 3, visibilité 25 km.

coefficient	date	heure	hauteur
74	29/06/2010	PM 19h25	4,80 m
	30/06/2010	BM 01h54	1,30 m

Heures locales (UTC+2)

Le 29 juin 2010

A **03h00**, l'*ADELIN STEPHEN* quitte le port de Lorient pour une marée d'une journée dans le Sud-Ouest de Belle Ile. La marée se déroule normalement.

A **23h30**, le patron décide de rentrer sur Lorient. Une fois le chalut viré, il va se reposer une heure car la nuit précédente, il a peu dormi.



Données VTS - Capitainerie du port de Lorient

Le 30 juin 2010

A **00h30**, le patron, reprend la conduite du navire. Il est seul en passerelle, l'équipage travaille sur le pont arrière. Le radar est réglé sur l'échelle des 6 milles, la vitesse est de 8,5 nœuds sous pilote automatique, le cap est approximativement au 356°. Les alarmes radar et homme mort sont désactivées.

A **01h00**, alors que le navire poursuit sa route sur Lorient, le patron s'assoupit.

Le navire s'échoue. L'arrachement du sabot du sondeur lors de l'échouement sur un fond rocheux entraîne une voie d'eau importante dans le compartiment machine.



Données VTS – Capitainerie du port de Lorient

A **02h02**, réveillé par le choc, le patron informe le CROSS Etel de l'échouement et de la forte gîte du navire. Le CROSS engage dès lors des moyens nautiques et terrestres.

Dans le même temps, le patron fait embarquer l'équipage dans le radeau de sauvetage.

A **02h45**, la vedette de sauvetage de l'Île de Groix arrive sur les lieux. Cette dernière embarque l'équipage de l'*ADELINE STEPHEN* et transfère une moto-pompe à bord.

A **03h40**, le navire est déséchoué et pris en remorque, puis ramené au port de Lorient par la vedette de la SNSM.

A **04h29**, l'*ADELINE STEPHEN* est mis sur le terre plein du port de Lorient.

CONSEQUENCES

La coque de l'*ADELINE STEPHEN* a subi des dégâts peu importants. Cependant, l'eau a envahi le compartiment moteur.



Les travaux concernent :

- 1- La coque : mise en place d'inserts et remplacement du sabot de sondeur ;
- 2- La machine : re-conditionnement du moteur de propulsion, remplacement du moteur auxiliaire, remise en état en atelier du réducteur-embrayeur et remplacement des filtres, joints et roulements des différents auxiliaires ;
- 3- Les circuits électriques : remplacement des batteries et des 2 alternateurs, des câblages électriques des tableaux 24V et 220V et du circuit électrique des sécurités du moteur principal.
- 4- Les matériels électroniques : remplacement du sonar et du Géonet.

CONCLUSION

L'échouement est principalement dû à la fatigue du patron. C'est un marin expérimenté. Il est titulaire du brevet de lieutenant de pêche et du certificat de capacité. Avant l'acquisition de l'*ADELINE STEPHEN*, il a patronné, depuis 1995, deux navires de pêche au large.

A bord de l'*ADELINE STEPHEN*, le rythme de travail est soutenu. En effet, l'équipage effectue, depuis avril 2010, des marées d'un à 2 jours. Le débarquement du poisson a lieu de nuit entre 2 et 4 heures du matin.

Dès le débarquement terminé, le navire reprend la mer pour une nouvelle marée. Un seul week-end de repos a été pris depuis son exploitation sur Lorient.

Le patron fait le quart la journée et la nuit seul en passerelle.

Cependant, l'échouement aurait pu être évité si le patron n'avait pas désactivé les alarmes de passerelle.

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

ENSEIGNEMENTS

Cet échouement résulte :

- 1 - D'une durée excessive de travail de jour et de nuit, sans repos depuis plus de 2 mois, ce qui ne permet pas de conserver la vigilance nécessaire lors de la conduite du navire. La durée minimale des repos à bord des navires de pêche ne doit pas être inférieure à 10 heures par périodes de 24 heures (décret n°2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer).
- 2 - De la désactivation des alarmes de passerelle (radar et homme mort).

Par ailleurs, la mise en place d'un coffret étanche à l'intérieur du local machine au droit du sabot de sondeur aurait évité la voie d'eau et donc les dommages significatifs causés au moteur principal et aux auxiliaires.

INCIDENT A BORD DU NAVIRE DE PECHE *SACRE CŒUR DE JESUS* SURVENU LE 10 JUILLET 2010 A L'ENTREE DU PORT DE BOULOGNE-SUR-MER

NAVIRE ET EQUIPAGE

SACRE COEUR DE JESUS (BL 899 838) :

Navire en métal construit en 2001 – L : 22,50 m –
Puissance : 404 kW – Navigation en 2^{ème} catégorie
restreinte (60 milles) - Commande de barre
manuelle par « tiller » situé dans l'axe du navire ;
reprise possible par la barre à roue « déportée » sur
bâbord.

Le *SACRE COEUR DE JESUS* effectue des marées de
5 jours (en cette saison, merlan et maquereau
principalement).

Equipage :

Cinq hommes d'équipage.

Le patron, âgé de 38 ans, est seul propriétaire du
navire (rachat des parts) – Qualifications marine
marchande conformes à la navigation pratiquée.

LES FAITS

Conditions météorologiques et courant :

Vent nul - Mer force 2 – Visibilité : 4 milles.

Au large de Boulogne-sur-Mer (bouée Ridens SE),
le courant porte au 215 à 0,8 nœuds.

Heures locales (UTC+2)

Au moment de l'incident, l'équipage est constitué
de quatre hommes (un marin a débarqué dans la
nuit du jeudi au vendredi).

Le **vendredi 9 juillet 2010**, le *SACRE COEUR DE
JESUS* remet en pêche vers **07h30** sur l'accore
Nord du Dyck occidental, appelé Larté.

Le **10 juillet 2010**, il quitte ses lieux de pêche vers
01h00 à destination de Boulogne-sur-Mer.

Après être passé entre la bouée Nord Bassure et la
terre (chenal des transbordeurs), la présentation à
l'entrée du port se fait cap au 180° sur le phare de
la jetée Sud, appelé « Caisson ». L'usage est de
passer en barre manuelle 500 mètres avant le
« Caisson », soit par le travers du feu rouge de la
digue Nord.

Le patron est aux commandes et la vitesse est de
7 nœuds. A ce moment, le mécanicien arrive en
timonerie, les autres marins étant occupés à
l'arrière par le tri du poisson.

Vers **03h30**, lorsque le patron passe de pilote
automatique à barre manuelle, le « tiller » ne
fonctionne pas ; après plusieurs essais infructueux,
le patron envoie le mécanicien vérifier que les
vannes sont bien disposées et reprend au plus vite
les commandes par la barre à roue ; il donne de la
barre à droite. Simultanément, le mécanicien étant
de retour en timonerie, il bat en arrière. Malgré ces
manœuvres, le *SACRE COEUR DE JESUS* vient
heurter à environ 3 nœuds les roches situées à
l'Ouest du musoir. Il se dégage rapidement en
battant en arrière et effectue un demi-tour par la
droite pour rentrer au port par ses propres
moyens.

Le CROSS et la Vigie du port n'ont pas été
informés de l'incident.

CONSEQUENCES

Les avaries sont concentrées sur bâbord, avec
notamment un percement de la caisse gazole située
sous la cale à poisson. Une pollution a été
constatée.

OBSERVATION

Le sélecteur de commande de barre manuelle/
automatique a été remplacé.

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



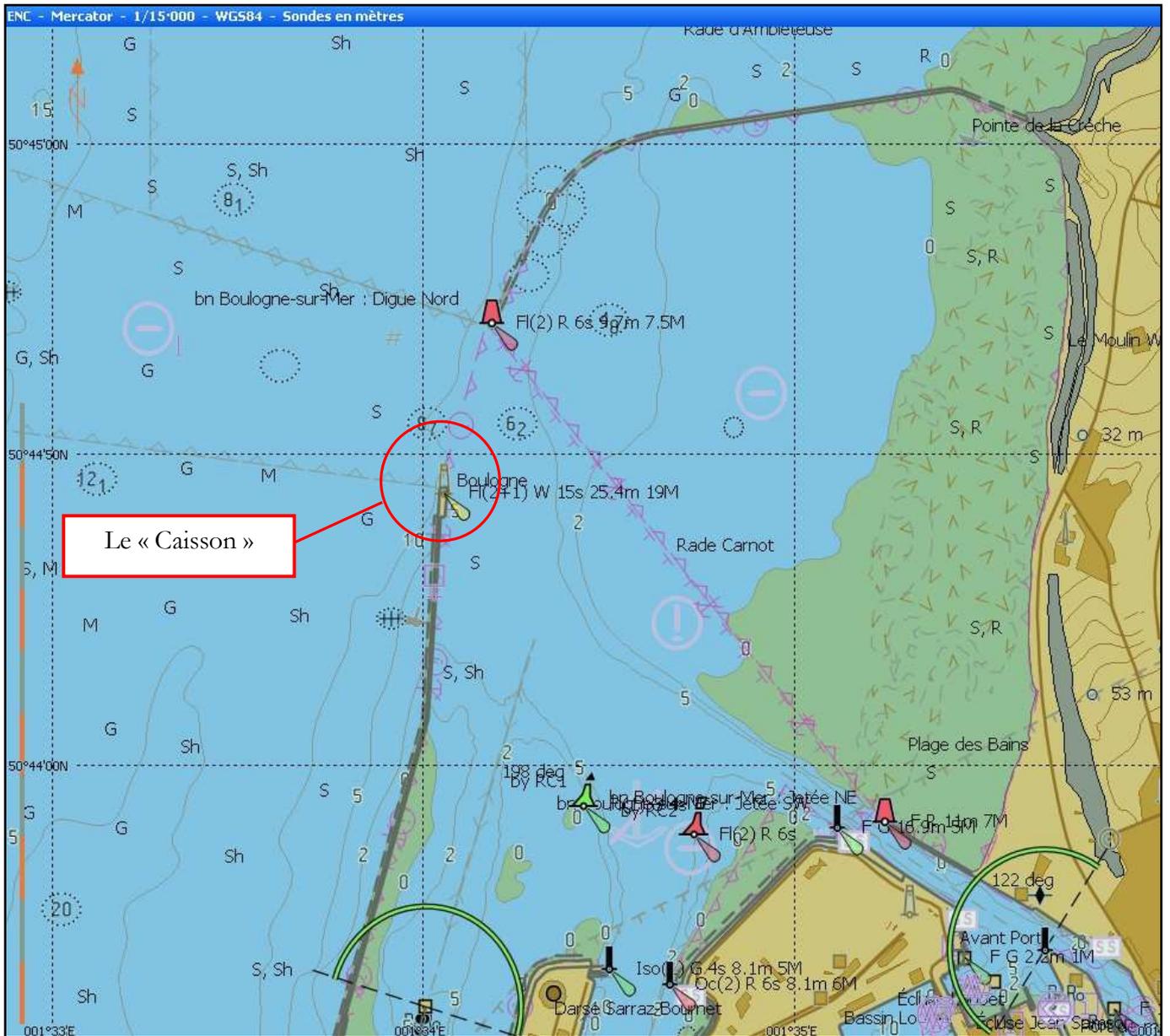
Commande de barre

ENSEIGNEMENTS

Mesure prise par le patron : le passage de pilote automatique en barre manuelle se fait désormais à 1 mille avant les jetées d'entrée du port.

Dans le cas présent et compte tenu de la proximité des jetées, la première disposition à prendre est de battre en arrière pour casser l'erre du navire, avant une éventuelle recherche de panne ou mise en œuvre de la barre de secours.

Même lorsque le navire se tire d'affaire par ses propres moyens, le CROSS et l'autorité portuaire doivent être alertés (notamment s'il y a risque de pollution).



NAUFRAGE DU CHALUTIER *LE BATTANT* SURVENU LE 27 AOÛT 2010 A 7' DANS LE NORD DU SEMAPHORE DE DIEPPE

LE NAVIRE

Généralités



Le navire de pêche *LE BATTANT*, mis en service en 1986, est immatriculé à Dieppe. C'est un navire en bois de type chalutier/coquillier.

Longueur : 11,86 mètres – Jauge : 18,82 tx. Il est équipé d'un moteur de propulsion de 155 kW.

L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en mars 2006.

LE BATTANT est armé à la petite pêche en 3^{ème} catégorie de navigation. Son permis de navigation est valide jusqu'au 28 avril 2011.

Equipement de pêche

LE BATTANT s'est équipé en 2007 d'un treuil BOPP 55 d'effort nominal à ϕ moyen de 2 tonnes et d'une capacité d'enroulement de chaque tambour de 600 m de câble de ϕ 13 mm. Les funes, embarquées, d'une longueur de 2 x 300 m, ont un ϕ de 16 mm. Les garnitures de freins sont en bon état.

Le treuil ne dispose pas de système permettant de supprimer instantanément la tension des funes en cas de croche. La commande des freins est manuelle.

Le treuil est équipé d'un système automatique de bon enroulement de la fune sur le tambour. Ce guide câble est situé au-dessus des bobines, ce qui élève le point de départ de traction au-dessus du

pont. Les funes passent ensuite dans des réas de portique puis par les boucles d'oreille des potences latérales

Drome de sauvetage

Le navire dispose d'un radeau de sauvetage de classe V Pro avec système de largage hydrostatique, situé au-dessus des superstructures, d'une bouée couronne avec feu, de cinq brassières et de trois VFI.

L'EQUIPAGE

L'équipage, le jour du naufrage, est composé de deux marins : un patron/mécanicien et un matelot. La fiche d'effectif prévoit l'embarquement de deux marins au chalut et de trois marins à la drague (coquille Saint-Jacques).

Le patron est titulaire du certificat de capacité (décret de 1991), du certificat d'études maritimes de marin-pêcheur et du certificat restreint d'opérateur SMDSM (non valide). Il totalise plus de 17 ans de navigation à la petite pêche exclusivement réalisée à bord du navire *LE BATTANT*.

Le matelot, inscrit maritime en 1973, est embarqué sur *LE BATTANT* depuis 1991.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent Ouest 10 nœuds, mer 2, visibilité 5 milles. Courant de jusant de 0,8 nœuds.

Heures locales (UTC+2)

Le 26 août 2010

LE BATTANT quitte le port de Dieppe vers **20h00** pour une marée de pêche à la drague à sole (chalut dérivé de la drague lestée pour permettre un bon contact avec le fond). Les conditions météorologiques sont bonnes.

Le 27 août 2010

A **04h45**, *LE BATTANT* est en pêche dans la zone des « ridins » aux abords de Dieppe après avoir

travaillé dans les « ridins » du Tréport. Les prises sont d'environ 65 kg.

Les deux dragues sont filées. Environ 70 mètres de funes sont à l'eau avec 15 mètres de moins sur celle de bâbord, différence habituelle afin que les dragues ne se mêlent pas.

Hormis la porte d'accès passerelle bâbord, tous les panneaux donnant sous-pont sont fermés.

A ce moment, le patron ressent quelques à-coups. Il pense que les dragues passent un ridin. Pour passer l'accore, il augmente la puissance de propulsion.

Brusquement le navire prend de la gîte sur tribord.

Le patron stoppe et bat en arrière. Dans le même temps, ordre est donné au matelot, qui se trouve également en passerelle, de desserrer les freins des bobines du treuil.

En raison de la gîte qui s'accroît, le matelot ne parvient pas à intervenir sur les volants des freins.

Malgré la manœuvre effectuée, le navire ne se redresse pas ; bien au contraire, la gîte s'amplifie rapidement. Le patron saisit alors sa VHF est informe sur le canal 16 que *LE BATTANT* chavire.

Dès l'appel lancé, les deux hommes sautent à l'eau sans avoir le temps de s'équiper de brassière. Les deux naufragés nagent afin de s'écarter du navire.

A **04h54**, le CROSS Gris-Nez reçoit du FMCC de Toulouse une réception de la balise de détresse du navire *LE BATTANT* sans position.

Vers **05h00**, après s'être couché sur tribord, *LE BATTANT* finit par sombrer par l'arrière. Le radeau de sauvetage libéré de son ber, remonte à la surface et se percute. Pour le matelot, épuisé, il est grand temps de pouvoir s'agripper au radeau de sauvetage. Les deux marins montent à bord de l'engin de sauvetage, non sans difficulté pour le matelot. Le patron tire 2 fusées rouges puis des feux à main.

A **05h22**, les tentatives de contact VHF entre le CROSS et *LE BATTANT* restent vaines. Le sémaphore de Dieppe aperçoit un feu de détresse à main. Le navire roulier à passagers *SEVEN SISTERS*, en sortie du port de Dieppe, se dérouta sur la zone ainsi que le navire de pêche *NOTRE-DAME DU VERGER*.

A **05h38**, les naufragés sont récupérés sains et saufs par le navire de pêche *NOTRE-DAME DU VERGER*.

A **07h00**, le *NOTRE-DAME DU VERGER* arrive à quai au port de Dieppe, les naufragés sont pris en charge par un VSAV du CODIS 76.

CONSEQUENCES

Le navire a sombré par 18 mètres de fond (basse mer de coefficient 40) à la position 50°06',1 N - 001°06',2 E.

Il repose sur un fond sableux et caillouteux sur son flanc tribord orienté cap au Nord.

Suite au naufrage, le navire est déclaré en perte totale.

OBSERVATIONS – CONCLUSION

Le patron connaît bien ce secteur de pêche pour le fréquenter très régulièrement, de jour comme de nuit.

Suite à l'inspection effectuée par une entreprise de travaux sous-marins, il apparaît que le train de pêche est absent et n'a pu être localisé. Un état de surface brillant est relevé sur une des poulies de réa de renvoi et sur un des guides câbles.

On observe également la présence de bosses cassantes sur les tambours du treuil (nylon fusible de fin de fune).



Photographie sous-marine : TRASOM – Le Havre

Ceci tendrait à indiquer que les funes se sont rapidement déroulées et arrachées.



Photographie sous-marine : TRASOM – Le Havre

Alors que le matelot, selon ses dires, n'a pu atteindre les volants des freins des bobines pour les desserrer, les photographies prises lors de la plongée, semblent montrer que la vis mère du frein du tambour tribord (côté de la croche) ne débouche pas de l'écrou fileté. Ceci indiquerait des patins probablement non serrés.

Par ailleurs, le clabot tribord est embrayé et celui de bâbord est débrayé. Dans cette situation, le treuil est normalement bloqué. Enfin, les commandes moteur et treuil sont trouvées en position « stop ».

Sur une bobine non clabotée, pour que la fune se déroule, il faut que l'effort de traction devienne supérieur à l'effort de freinage. Dans le cas d'une bobine clabotée, pour que la fune se déroule, il faut vaincre l'effort de freinage et la résistance qu'offre le moteur hydraulique.

En conséquence le dévirage d'une fune enroulée sur une bobine freinée ou clabotée nécessiterait un effort très important et de longue durée.

Le treuil de pêche, installé en 2007, est initialement prévu pour recevoir 400 mètres de câble de ϕ 14 mm ou 600 m de ϕ 13 mm. Le jour de l'événement, les funes, de 2 fois 300 mètres, ont un ϕ de 16 mm.

Pour exemple, pour un câble de 6 torons de 19 filins avec âme centrale, la charge de rupture est de

- câble de ϕ = 13 mm : 9000 kg ;
- câble de ϕ = 16 mm : 13500 kg.

Ce sur-échantillonnage des câbles permet au patron de faire toute la saison avec le même jeu de fune (usure) et en cas de croche, d'effectuer une première manœuvre de dégagement en augmentant la puissance propulsive sans perdre le train de pêche.

Quelques à-coups, peu avant que le navire ne se couche, ont été ressentis par le patron, ce qui peut être annonciateur d'une croche sur ridin. Le navire a dès lors pris une gîte importante sur tribord. L'eau a rapidement envahi le puits arrière et s'est engouffrée dans tous les espaces ouverts.

Le patron a cependant indiqué que, hormis la porte d'accès en timonerie bâbord, toutes les ouvertures sont fermées (panneaux, fenêtres, porte tribord).

La gîte n'a pu que s'accroître du côté de la croche en immergeant rapidement le livet de pont.

La perte de stabilité est telle que le navire finit par chavirer.

Le patron ne peut indiquer avec précision :

1. la cause de la croche (modification de la tête de ridin, croche sur un câble ou une masse importante qui se serait désensouillée) ;
2. l'absence du train de pêche (probablement récupéré par un autre navire de pêche) ;
3. la position des freins et des clabots du treuil.

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



ENSEIGNEMENTS

Les deux tambours de treuil du navire *LE BATTANT* sont freinables et débrayables manuellement. Il conviendrait, lors du remplacement d'un treuil hydraulique à bord d'un navire destiné à la pratique des arts traînant d'appliquer *stricto sensu* la réglementation concernant la libération instantanée de la tension des funes en cas de croche (*art. 227-6.07 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires*).

Le surdimensionnement des équipements et des trains de pêche est fréquent à bord des petites unités pratiquant les arts traînants (treuil, funes, dragues). Il convient de rappeler que le diamètre des funes doit être en cohérence avec les caractéristiques du navire. Cet élément doit être pris en compte lors de la présentation et de l'étude d'un dossier de mise en construction ou de transformation et figurer sur le permis de navigation.

A bord des petites unités, il est fréquent que l'engin de pêche soit tracté bobines clabotées et non pas freinées. Cette configuration ne permet pas de libérer instantanément une tension excessive des funes.

Une croche est une situation très dangereuse à traiter avec prudence. Il convient donc de sensibiliser les patrons qui pratiquent les arts traînants aux risques que représentent les croches et à la conduite à tenir.

Les ouvertures donnant sous le pont le franc-bord doivent être fermées lorsque que le navire est en mer.

INCENDIE A BORD DU CHALUTIER *LUDIVINE-ALLISON* SURVENU LE 14 SEPTEMBRE 2010 A 43' DANS L'OUEST DE LA POINTE DE PENMARC'H

LE NAVIRE



Le chalutier en acier *LUDIVINE-ALLISON*, construit en 1990, est immatriculé au Guilvinec. Il pratique le chalut de fond. Ses marées durent environ 15 jours.

Longueur : 22,00 mètres - Jauge : 98,00 tonneaux.
Propulsion : 375 kW.

Le *LUDIVINE-ALLISON* est un navire bien entretenu, sa dernière visite de sécurité date du 3 août 2010. Il est armé en pêche au large et dispose d'un permis de navigation en 2^{ème} catégorie en cours de validité.

L'EQUIPAGE

Conformément à la décision d'effectif, l'équipage est composé de cinq marins : un patron, un second pont, un mécanicien et deux matelots.

Le patron est titulaire, entre autres, du brevet de patron de pêche. Il est embarqué à bord du *LUDIVINE-ALLISON* depuis sa mise en service.

Le second pont dispose du brevet de lieutenant de pêche (décret de 1991).

Le chef mécanicien, quant à lui, est titulaire du certificat de motoriste à la pêche depuis 1995.

Seul le second pont est titulaire du CGO, mais ce dernier n'est plus valide.

Tous sont à jour de leur visite médicale.

PREVENTION ET LUTTE INCENDIE DANS LE COMPARTIMENT MACHINE

1 - Détection de l'incendie :

Le compartiment machine ne dispose pas de détection ni d'alarme d'incendie. Il n'existe pas de système de surveillance par caméra de la machine.

2 - Lutte contre l'incendie :

Le navire est équipé d'un extincteur à poudre 6 kg en descente machine et de trois autres en machine. Il dispose d'un extincteur de 2 kg de CO2 en passerelle.

Le compartiment machine est protégé par un dispositif fixe d'extinction au CO2, composé de deux bouteilles de 27 kg dont le déclenchement s'effectue à l'extérieur du local machine. La mise en oeuvre du dispositif déclenche une alarme.

Les extincteurs et le système d'extinction ont été vérifiés en août 2010.

Le bord ne dispose pas d'équipement de pompier.

3 - Dispositions diverses :

Le bord dispose d'un système de ventilation, extracteur d'air vicié, en machine.

Il n'y a pas eu de DUP établi pour ce navire.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Journée du 14 septembre 2010

Vers **14h25**, le chalutier *LUDIVINE-ALLISON* est en pêche dans le 266 du sémaphore de Penmarc'h à 43',5.

Après avoir remonté puis remis à l'eau le chalut, la pompe hydraulique du moteur principal est désaccouplée et celle du moteur de secours arrêtée.

Le mécanicien, constate une fuite sur le flexible de sortie de la pompe hydraulique de secours. Il le démonte alors pour le remplacer.

Arrivée au $\frac{3}{4}$ du desserrage de la bride du flexible, celui-ci s'arrache.

Le liquide hydraulique y jaillit. Sous la pression résiduelle de 60/70 bars, il se pulvérise en partie et s'enflamme en entrant en contact avec l'échappement pourtant calorifugé et protégé.

Le mécanicien reçoit du liquide hydraulique qui s'enflamme et le brûle aux mains et aux avant bras en se protégeant le visage.

Le patron se trouve à la passerelle, lorsque le moteur cale ; il se retourne et aperçoit de la fumée qui sort de la bouche de ventilation située sur le pont supérieur ; de la fumée pénètre également dans la passerelle.

Le patron descend au local machine et voit le mécanicien qui lui crie « *je suis brûlé* ». Les autres membres de l'équipage ferment toutes les issues du compartiment machine, le patron actionne la fermeture à distance des cuves à gazole et coupe la ventilation moteur. En l'absence d'oxygène l'incendie s'éteint.

A **14h36**, le patron du *LUDIVINE-ALLISON* informe le CROSS Etel.

A **14h40**, le *RHM MALABAR* intercepte la conversation VHF et se déroute pour porter assistance au *LUDIVINE-ALLISON*.

A **14h51**, un médecin du CCMM de Toulouse préconise une évacuation médicalisée du brûlé. Le CROSS Etel met en œuvre l'hélicoptère de la Marine nationale basé à Lanvéoc-Poulmic.

A **15h32**, l'hélicoptère arrive sur zone et débute l'hélicoptère du blessé puis fait route vers l'hôpital de Nantes.

A **16h19**, le *RHM MALABAR* arrive à proximité du *LUDIVINE-ALLISON*. Il y transfère une équipe d'évaluation incendie bien qu'il n'y ait plus de dégagement de fumée. Le compartiment machine et plusieurs points chauds sont néanmoins détectés à la caméra thermique.

A **16h56**, le *RHM MALABAR* signale l'arrivée sur zone du chalutier *DAMOCLES* pour récupérer le train de pêche du *LUDIVINE-ALLISON* et prendre ce dernier en remorque.

A **17h58**, l'équipe d'évaluation incendie retourne à bord du navire support. Plus aucun point chaud n'est constaté.

A **19h19**, le *LUDIVINE-ALLISON* est pris en remorque par le *DAMOCLES*. Le convoi fait route vers Le Guilvinec où il arrive à quai le lendemain à **07h30**, aidé par la vedette SNSM *MEN MEUR*.

CONSEQUENCES

Le mécanicien est brûlé au visage, aux mains et aux avant bras.

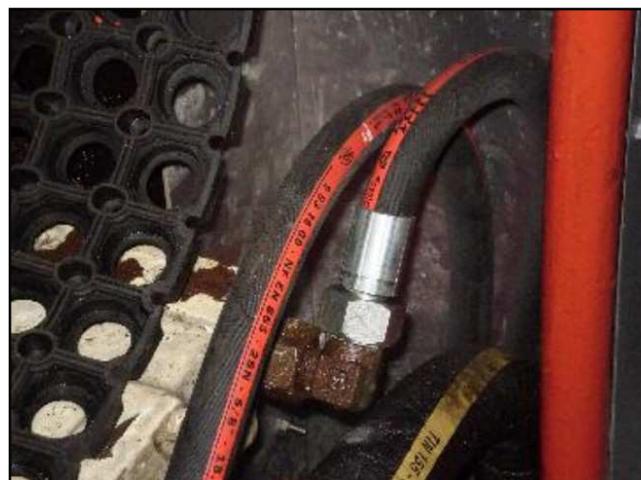
Les filtres à air du moteur principal ont brûlé, plusieurs blocs d'éclairage ont fondu, le compartiment moteur est couvert de suie et le plancher de liquide hydraulique ou d'huile.

La durée d'immobilisation de ce navire pour réparation est de 10 jours.

OBSERVATIONS – CONCLUSION

Le mécanicien en poste au moment des faits est un mécanicien remplaçant, le mécanicien titulaire étant en congé.

Le flexible « fuyard » sur le moteur hydraulique de secours a été remplacé deux marées auparavant, en raison d'une fuite, et est en bon état.



Même lorsque la pompe hydraulique du moteur principal est désaccouplée, il reste dans le circuit hydraulique des treuils une pression résiduelle d'environ 60 bars.

Des travaux de rénovation du circuit hydraulique et des treuils ont été réalisés en novembre 2009. A cette occasion, le clapet pour isoler le circuit hydraulique principal de celui de secours a été enlevé.

Au moment de l'événement, aucun écran de protection, ni brise jet, n'existe à la sortie de la pompe hydraulique de secours.

Cet accident relève d'une connaissance insuffisante par le mécanicien remplaçant du système hydraulique en service à bord du *LUDIVINE-ALLISON*.

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

ENSEIGNEMENTS

Les plans et documents machine doivent être mis à jour des modifications et disponibles à bord.

Il est souhaitable de pouvoir isoler le circuit hydraulique principal de celui de secours.

Un écran de protection doit être disposé afin que les points chauds ne puisse pas recevoir des projections de liquide hydraulique en cas de rupture ou de fuite d'un raccord ou d'un flexible.

Enfin, il est rappelé aux armateurs, conformément à l'article 7 du décret 2007-1227 du 21 août 2007 *relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien être des gens de mer et dans les ports* qu'un document unique de prévention (DUP) doit être établi pour chaque navire de pêche.

CHAVIREMENT DU CANOT-VEDETTE DE PÊCHE *COTE D'ARGENT* SURVENU LE 6 OCTOBRE 2010 AU LARGE DE CAP BRETON

LE NAVIRE



Canot / vedette de pêche professionnel immatriculé 907636 L au quartier de Bayonne.

Longueur : 9,97 m - largeur : 3,45 m.

Jauge brute : 6,11 Tx..

Puissance motrice : 110 kW - Moteur Fixe Z drive de marque YANMAR.

Construction en 1999 en aluminium au chantier GP Gosselin.

Le navire pratique la petite pêche côtière.

Engin principal : trémails - Engin secondaire : casiers.

Moyen de transmission : VHF fixe dans l'abri - Pas de balise de détresse.

Moyen de secours : un radeau de survie positionné sur l'abri, trois VFI à flottabilité constante (EN 393) - une bouée couronne.

Toutes les réserves de flottabilité de ce type d'embarcation se trouvent dans les fonds et sont constituées par les œuvres vives du canot. Il n'y a aucune réserve latérale ni sur les extrémités.

Dernière visite de sécurité : janvier 2010 (seule prescription selon le patron, remplacement de l'alarme de montée d'eau).

L'EQUIPAGE

Deux marins dont le patron.

LES FAITS

Le **mercredi 06 octobre 2010** à **07h30**, le canot *COTE D'ARGENT* appareille du port de Capbreton pour récupérer deux séries de filets, l'une de 2000 mètres, soit 40 pièces de trémails, et l'autre de 3000 mètres, soit 60 pièces, mouillées au Sud de la fosse de Capbreton.

Compte tenu de la météo sur zone, le patron décide de ne récupérer que la première série et d'effectuer plus tard, une seconde sortie.

Afin de bien équilibrer son embarcation, il dispose les filets récupérés dans trois caisses placées sur l'arrière du canot. Deux à bâbord et une à tribord, car c'est sur ce bord que se trouve, à côté de l'abri navigation, le vire filets. La charge des engins de pêche représente un poids de 500 kg, auquel vient s'ajouter une caisse contenant environ 50 kg de poissons.

Les conditions météo sur zone sont un vent du 320 pour 8 nœuds, une visibilité supérieure à 5 milles nautiques, et une mer agitée avec une houle moyenne du Sud-Ouest de 4 mètres.

A Capbreton, la basse mer est à 09h48 avec un coefficient de 90. La hauteur d'eau est de 0,80 m.

A **08h30**, le *COTE D'ARGENT* est en route avec un régime moteur de 3100 t/mn, ce qui représente une vitesse de 15 à 16 nœuds. Il s'est aligné sur l'axe d'entrée de la passe, cap à l'Est. Le patron est à la barre dans l'abri navigation. La porte de celui-ci est ouverte. Le battant est maintenu plaqué contre la cloison arrière au moyen d'un sandow. Cette porte s'ouvre de tribord vers bâbord.

Le matelot se trouve sur le pont en arrière de la timonerie.

L'embarcation se trouve à environ 200 mètres de l'extrémité de la jetée Nord de la passe, lorsque le

patron sent que l'arrière de son bâtiment chasse en se soulevant vers tribord. Lorsqu'il se trouve franchement cap au Nord, le navire se couche sur tribord sous l'effet de la vague qui, dans le même temps, referme la porte de l'abri et retourne le canot quille en l'air.

Le matelot est éjecté et le patron se retrouve coincé dans l'abri dont la porte s'est refermée lors du retournement.

Le navire retourné quille en l'air dérive vers le Sud. Le matelot, qui a été éjecté alors qu'il portait un VFI à flottaison constante, se débarrasse de celle-ci afin d'être plus libre de ses mouvements pour nager et regagner sans aide la plage de Capbreton.

Le patron, coincé dans l'abri navigation, dispose d'une réserve d'air entre la surface de l'eau et le plancher du local. Il bénéficie d'une clarté suffisante pour se repérer. Il doit attendre que les pressions intérieur et extérieur s'équilibrent avant de réussir à ouvrir la porte. Pour s'échapper il doit s'enfoncer dans l'eau et pour cela retire le VFI qu'il porte. Il ne le remettra pas et regagne la plage de Capbreton à la nage.

Les secours prévenus par des témoins prennent les deux rescapés en charge. La SNS ne pouvant retourner l'embarcation et ne pouvant la ramener, chavirée, dans le port, la sécurise dans le Sud de la passe avant de procéder dès le lendemain, à la pleine mer à son rapatriement au port de Capbreton.

CONSEQUENCES

Le *COTE D'ARGENT* a subi des dégâts importants. Sa mâture a été brisée, de même que le vire-filets retenu par ses durites hydrauliques. Le moteur qui a continué à tourner alors que le bâtiment était retourné, s'est emballé avant de s'arrêter. Il est désormais à remplacer. Les caisses de filets ont été perdues. La barre permettant le passage des filets au dessus des capots de la plage arrière lors de la mise à l'eau a été arrachée. La porte de la timonerie a été dégonflée et non récupérée.

Le canot de sauvetage, placé sur le toit de la timonerie et à tribord, ne s'est pas déclenché, la pression hydrostatique étant très certainement insuffisante. Son déclenchement ne s'est effectué que lors du remorquage. Il est alors resté coincé sous le pont arrière de l'embarcation.

CONCLUSION

Les deux marins de l'équipage portent en permanence un VFI à flottaison constante. Ce gilet ne gêne les marins en aucune manière pour les manœuvres de mise à l'eau et de remontée des filets. Il donne entière satisfaction à ses utilisateurs, sauf pour nager où alors il constitue, selon l'équipage, un handicap que ces marins ont résolu en le retirant.

Le patron pense que le retournement de son navire est en partie dû à la présence, depuis plusieurs années, d'un banc de sable qui s'est formé en avant de la jetée Nord de l'entrée du port. Le port de Capbreton est depuis longtemps, équipé d'un système permettant de pomper le sable au Nord de l'entrée du port pour le rejeter au sud vers les plages. Ceci a été fait pour dégager la passe et éviter son ensablement. Cependant, un courant tournant, ramène le sable en avant de la passe de Capbreton. Ce fait est connu de tous les marins qui fréquentent ce port. Son accès est donc particulièrement délicat à basse mer.

Ce type d'embarcation à fond pratiquement plat n'a qu'un tirant d'eau de 50/60 cm, l'embase du moteur, elle, atteint 70 cm. Lorsque ce genre d'embarcation se trouve mis de travers par une vague déferlante, elle ne peut que se retourner.

Pour rentrer dans la passe, il faut se faire porter par la houle et garder une réserve de puissance pour l'accompagner et rentrer en sécurité. Bien souvent, dans les ports de Capbreton et de la côte basque, les petites embarcations ne peuvent rentrer qu'« en surfant sur la vague ». Le *COTE D'ARGENT* disposait d'une réserve de 700 t/mn. Cependant, le patron semble avoir eu un instant d'inattention. Une vague est passée sans qu'il parvienne à l'accompagner. Il s'est trouvé dans un creux, la vague suivante en arrivant, lui a fait faire une embardée sur bâbord et l'a fait basculer sur tribord.

Le patron ne mentionne aucune panne de moteur ou d'avarie de barre pouvant mettre l'embarcation dans une position critique lors d'une manœuvre délicate.

Cet accident ne semble être dû qu'à une cause comportementale. Le patron paraît avoir manqué de vigilance et s'est laissé embarquer par une vague déferlante.

Le patron pense remettre son embarcation en état. Il envisage la possibilité de modifier le système de fermeture de la timonerie en remplaçant la porte battante par une porte à glissière.

Il serait également souhaitable de modifier l'installation du radeau de survie afin que celui-ci puisse s'ouvrir plus rapidement.

Dans le cas présent, il s'est avéré inutile. Au large les marins n'auraient eu que la coque retournée pour se réfugier.

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



ENSEIGNEMENTS

Le franchissement des passes exposées, toujours délicat, demande une connaissance parfaite des lieux et une appréciation exacte des conditions qui prévalent au moment même.

Dans certains cas, il est préférable d'attendre un moment plus favorable, notamment de la marée.

Une attention particulière devrait être portée à la conception des portes de timonerie ou d'abri, afin d'éviter leur blocage en cas de chavirement.

ECHOUEMENT DU NAVIRE DE PÊCHE *SAINT-ANTOINE* DANS LE SUD DU GOLFE D'AJACCIO LE 15 OCTOBRE 2010

LE NAVIRE

SAINT-ANTOINE :

Navire en bois (AJ 163 837) construit en 1972 - L : 11,40 m – Jauge : 7,02 tx – Propulsion : 92 kW. L'hélice et le safran ne sont pas visibles du pont. 300 litres de gasoil répartis dans 2 caisses. Armé à la petite pêche : trémail et palangres.

Equipage :

Patron-armateur : navigue à bord du *SAINT-ANTOINE* depuis juin 1991 ; Capacitaire (mars 1986) ; Patron petite navigation (janvier 2002).

LES FAITS

Conditions météorologiques et courants :

Sémaphore La Parata : mer peu agitée - vent d'Est 8 nœuds - visibilité : 20 km.

Le courant de 0,5 à 1 nœud porte à terre.

Heures locales (UTC+2)

Le *SAINT-ANTOINE* appareille d'Ajaccio à **04h00**. Le patron est seul à bord.

Peu avant **05h00**, le *SAINT-ANTOINE* est à proximité de la pointe de Castagna, par des fonds de 20 à 25 m.

Le patron s'apprête à poser ses filets lorsque la barre ne répond plus. Immédiatement, il inspecte le local barre, mais n'identifie pas la cause de l'avarie. Afin d'éloigner le navire de la côte, il embraye pour battre en arrière, mais le moteur cale. Le patron en déduit que l'hélice et le safran doivent être engagés, sans pouvoir le vérifier.

Sous l'effet du courant et du vent, le *SAINT-ANTOINE* dérive rapidement vers les rochers. Le patron mouille l'ancre mais celle-ci ne croche pas sur le fond.

A **05h03**, le patron alerte le CROSS par VHF et signale qu'il entreprend de se mettre en sécurité à terre.

Le *SAINT-ANTOINE* talonne peu après sur les récifs et roule dangereusement ; le navire est alors privé d'électricité et l'orin de la ligne de mouillage casse. Il s'échoue sur bâbord, le côté tribord étant exposé à une houle bien formée.

Le patron quitte alors son navire avec difficulté. A **05h15**, il informe le CROSS avec son téléphone mobile qu'il est en sécurité à terre ; il prévient également d'autres pêcheurs et l'un d'eux se met en route vers sa position.

A **05h52**, le CROSS fait une demande de moyen nautique auprès de la Gendarmerie maritime pour investigation au lever du jour.

A **08h21**, la vedette G9969 est sur zone et rend compte de gros dégâts sur la coque et de traces de gasoil.

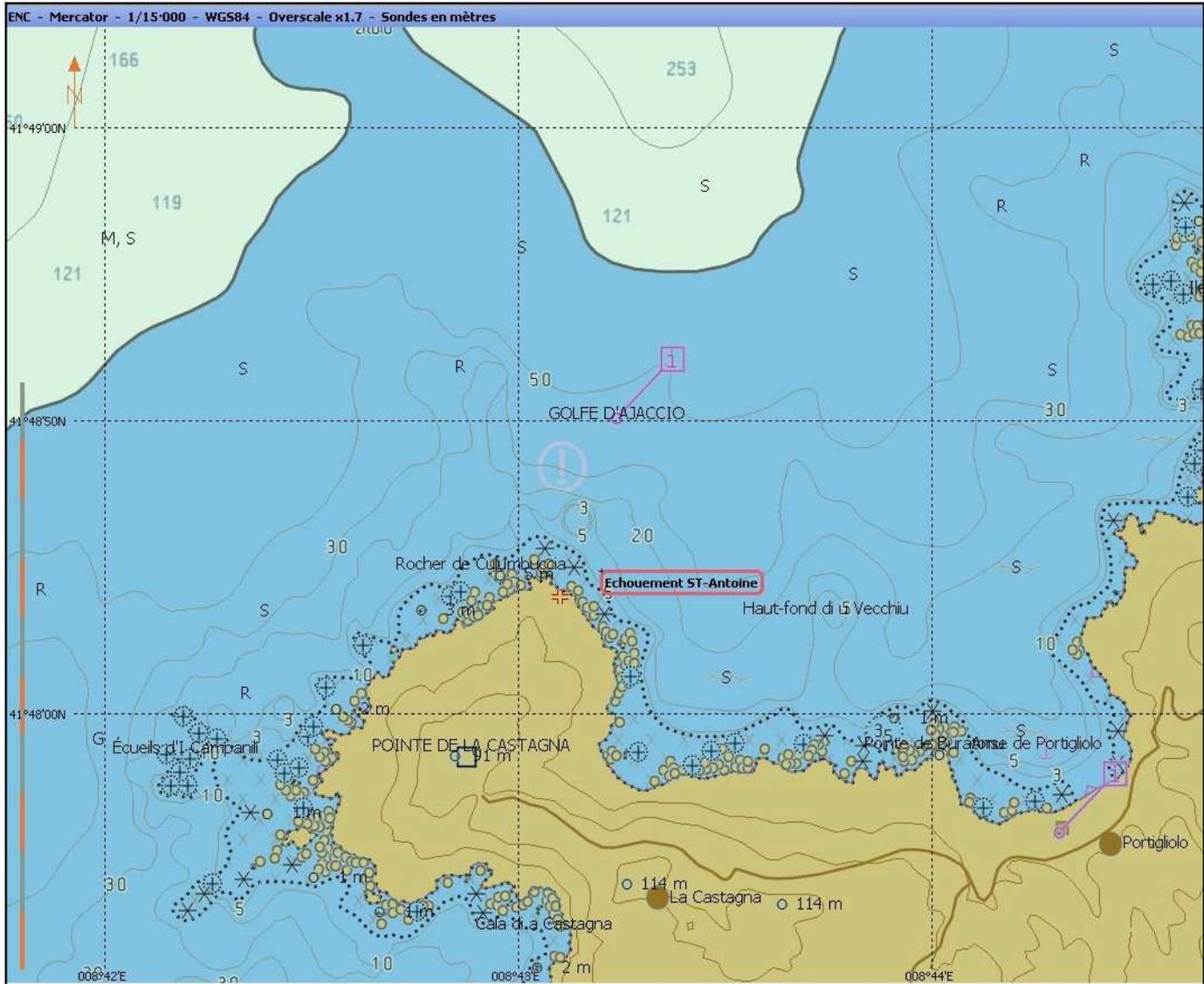
CONSEQUENCES

La SNS *A MADUNUCCIA*, également dépêchée sur zone, constate que le renflouement est impossible.

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

ENSEIGNEMENTS

La cause de l'avarie n'est pas connue avec certitude (heurt d'un objet flottant entre deux eaux, selon le patron).



INCENDIE MACHINE A BORD DU CHALUTIER *NATHALIE* SURVENU LE 16 OCTOBRE 2010 A 4 MILLES AU SUD DU PLATEAU DU FOUR

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le chalutier *NATHALIE*, immatriculé SN 916077, est un navire à coque en acier de 10,50 mètres de long, construit en Pologne en 2005 et propulsé par un moteur d'une puissance de 134 kW.

Armé à la petite pêche, il navigue en 3^{ème} catégorie. Il a été conçu pour pratiquer le chalut de fond, le chalut pélagique et la coquille Saint-Jacques.

Son permis de navigation est valable jusqu'au 6 mai 2011.

Le navire est équipé du matériel de lutte contre l'incendie conformément à la réglementation en vigueur.

Trois marins sont inscrits au rôle d'équipage.

Au moment de l'évènement, le patron et le mécanicien étaient embarqués, conformément à la décision d'effectif. Celle-ci, prévoit deux marins pour une navigation en petite pêche. Le fait d'avoir trois personnes embarquées au rôle d'équipage, permet à un marin de rester à terre le week-end.

Le patron est titulaire du certificat de capacité, du permis de conduire les moteurs marins et du certificat restreint d'opérateur.

Le mécanicien, possède le diplôme de mécanicien 750 kW, le brevet de Capitaine 200 et le certificat d'opérateur. Le matelot est titulaire du C I N.

LES FAITS

Conditions météorologiques et état de la mer le 16 octobre 2010 :

Vent de Nord-Nord/Est 3 beaufort, mer belle, visibilité 20 km – marée basse à 06h30, coefficient de 33 – marée haute à 12h15, coefficient de 33.

Heures locales (UTC+2)

Le **16 octobre 2010** à **06h00**, le chalutier *NATHALIE* appareille du port de La Turballe pour effectuer une marée de 24 heures au chalut de fond, dans le Sud du Four, situé à 4 milles du port.

A **10h40**, le patron décide de virer le deuxième trait de chalut. Il réduit le pas de l'hélice puis il appuie sur le bouton de démarrage de la pompe hydraulique mettant en œuvre les enrouleurs et les treuils. Le navire traîne alors deux chaluts jumeaux, deux panneaux d'un poids unitaire de 300 kg, un poids de 250 kg au milieu, trois funes et un racasseur pour la pêche à la seiche.

Dès la mise en fonction de la pompe, une fumée épaisse sort par les événements de la machine. Le patron stoppe immédiatement le moteur puis les ventilateurs. Ceux-ci ne s'arrêtent pas simultanément.

Le mécanicien tente aussitôt une descente dans la machine. Il y a une épaisse fumée. Il remarque des flammes au niveau du turbo et de l'échappement. Les flammes se prolongent jusqu'au chauffe-eau fixé sur la cloison bâbord séparant ce local du poste équipage.

Il remonte et ferme rapidement la porte. Il actionne les commandes à distances des vannes de fermeture de gas-oil et ferme les deux trappes de ventilation du pont.

Le patron informé de la gravité de la situation, déclenche le système d'extinction fixe CO₂ dans la machine.

A **10h44**, le patron envoie un message radio VHF au CROSS Etel, signalant un incendie à bord sans blessé.

A **10h48**, le navire de pêche *DAVID* se dérouté. Pendant ce temps, le CROSS met en œuvre différents moyens terrestres et aériens.

A **10h54**, le chalutier *DAVID* arrive sur zone. Il récupère les deux membres d'équipage du *NATHALIE* sains et saufs. On ne signale plus aucun dégagement de flamme ou de fumée à bord du navire sinistré.

A **10h56**, mise en œuvre de la vedette SNSM du Croisic.

A **10h58**, mise en œuvre de la vedette SNSM de Pornichet.

A **10h59**, le CODIS 44 engage une équipe feu qui embarque à bord de la vedette de Pornichet.

A **11h10**, appareillage de la vedette du Croisic.

A **11h37**, l'équipage de la vedette du Croisic, arrive sur zone. Investigation visuelle et refroidissement de la coque par lance à incendie.

A **11h53**, appareillage de la vedette de Pornichet et du pneumatique 4477.

A **12h02**, mise en œuvre de l'hélicoptère « CU » de Saint-Nazaire sur demande du CODIS 44 avec deux plongeurs autonomes (bouteilles) pour assurer la sécurité de l'équipe feu de navire.

A **12h37**, décollage de l'hélicoptère.

A **12h47**, la vedette de Pornichet et le pneumatique 4477 sont sur zone. Transbordement de l'équipe feu de navire à bord de la vedette SNSM du Croisic.

A **12h50**, l'hélicoptère arrive sur zone. Hélicoptère de sauvetage des plongeurs des sapeurs pompiers à bord de la vedette SNSM 229 de Pornichet.

A **12h52**, liberté de manœuvre à l'hélicoptère.

A **12h53**, transbordement de l'équipe feu de navire à bord du chalutier *NATHALIE*.

A **13h09**, fin des investigations par l'équipe feu de navire à bord du navire endommagé : rien à signaler.

A **13h15**, l'équipage du *NATHALIE*, est autorisé à regagner son bord.

A **13h25**, le train de pêche a été relevé par le chalutier *DAVID*.

A **13h31**, liberté de manœuvre aux pompiers et à l'équipage de la SNS 229.

A **13h39**, prise en remorque du *NATHALIE* par la SNS du Croisic. Le convoi se dirige vers La Turballe.

A **15h13**, les navires sont à quai à la Turballe.

NOTA :

Ce n'est que deux heures plus tard, lorsque le CROSS leur a donné l'autorisation de remonter à bord, que l'équipage constatera que l'origine de l'incendie est due à la désolidarisation d'un flexible au niveau du sertissage. Ce tuyau, étant vissé à la pompe, sous la cuve à huile hydraulique, au-dessus du réducteur.

L'huile, sortant à une pression de 250 bars, a été projetée sur l'échappement, pourtant isolé.

CONSEQUENCES

Les deux hommes d'équipage n'ont pas été blessés. Ils ont réagi très rapidement et efficacement.

Le navire a été immobilisé 2 semaines.

Du point de vue mécanique, les flexibles et deux pompes hydrauliques ont été remplacés, ainsi que différentes pièces annexes.

En ce qui concerne la partie électrique, un chauffe-eau de 15 litres (entièrement fondu), les câbles électriques à proximité, la pompe de secours de cale, un alternateur de 8 kW ont également été changés. Le calorifugeage de l'échappement a été refait.

CONCLUSION

L'origine de l'incendie est due à une fissure au niveau du sertissage d'un flexible fixé à la sortie de la pompe à huile de l'ensemble hydraulique. La pression de cette pompe est transférée au distributeur qui alimente les mécanismes des enrouleurs, des treuils, des freins de treuils ainsi que l'hydraulique de la barre.

L'huile sortant de cette fissure, située juste après le sertissage du flexible, projetée directement à 250 bars sur la sortie de l'échappement, a réussi à

pénétrer à l'intérieur du calorifugeage et s'est enflammée. De grandes flammes ont ensuite atteint la cloison séparant le poste d'équipage de la machine.

Il s'agit sans doute soit d'une faiblesse au niveau du sertissage du flexible, ou d'une rupture de celui-ci, peut être trop raide, qui s'est désolidarisé du sertissage avec les vibrations.

Cet incendie aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus importantes. C'est grâce aux bons réflexes du mécanicien et du patron que le pire a été évité.



Sortie de pompe :

La fuite d'huile est partie d'une fissure, juste après le sertissage vissé à la pompe.

MESURES PRISES

L'armateur a immédiatement pris la décision de poser un panneau en plexiglas de 25 sur 50 cm entre la pompe et le réducteur.

Cette protection empêchera, s'il y a une fuite, l'huile de se diriger vers l'échappement et l'orientera vers la cale.



Echappement :

Le flexible en cause, est situé juste en face de l'échappement, en contre-bas, au-dessus du réducteur. Il n'y avait aucune protection pour arrêter le jet d'huile.

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

ENSEIGNEMENTS

L'entretien de l'hydraulique (flexibles et fixations) doit faire l'objet d'une attention particulière du mécanicien.

En cas de risque de projection sur une surface chaude, il est recommandé d'installer un écran de protection.

La réaction de l'équipage, appropriée au sinistre, montre l'utilité des formations à la sécurité que le patron et le mécanicien avaient suivies. Tout équipage devrait comporter au moins un marin titulaire de ce type de certificat.

ABORDAGE ENTRE LE NAVIRE DE PECHE *COCODY* ET LE NAVIRE DE COMMERCE AU MOUILLAGE *AEGEAN FREEDOM* SURVENU LE 26 OCTOBRE 2010

NAVIRES ET EQUIPAGES

COCODY

Navire de pêche en plastique construit en 1989, immatriculé à Caen.

Longueur : 15 m – largeur : 5,4 m - Jauge : 38.67 tx..

Propulsé par un moteur de 242 kW.

Le *COCODY* pratique la pêche à la coquille Saint-Jacques en Manche centrale. Il effectue des marées de 36 heures au départ de Ouistreham.

L'armateur est embarqué sur le rôle comme mécanicien mais il ne navigue pas ; il organise la maintenance et le suivi du navire.

Le patron signale avoir été remplacé une marée par le second patron. Depuis 4 semaines, il a effectué 15 marées sur les 16 .

Il est régulièrement remplacé comme patron par son second. Tous deux ont plus de vingt ans de navigation à la pêche.

AEGEAN FREEDOM

Pétrolier grec de 224 m de longueur. Indicatif d'appel SWZJ - MMSI : 239989000.

Navire en provenance de Ceylan, mouillé dans la zone de mouillage du Havre.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Le vent est au 160 , 17 nœuds, la mer est peu agitée.

Heures locales (UTC+2)

Le **24 octobre 2010** à **22h30**, le *COCODY* appareille du port de Ouistreham .

La marée se déroule normalement

Le **26 octobre 2010** à **05h00**, le dernier trait est effectué. Le navire, sous pilote automatique, fait route retour pour aller livrer la pêche.

Le patron est à la passerelle et l'équipage sur le pont au triage. **Vers 05h30**, le patron est alerté par les cris d'un des matelots qui s'est blessé .

Avant de se rendre sur le pont, la patron ralentit le navire à 6/7 nœuds et change de cap sur le pilote automatique de façon importante, afin d'éviter un pétrolier au mouillage à environ 200 mètres. Il quitte la passerelle et se rend près du blessé. Quelques instant plus tard, le *COCODY* heurte le *AEGEAN FREEDOM* sur son bâbord .

Le patron remonte rapidement à la passerelle, le pilote automatique est en alarme ; il le stoppe et reprend la barre en manuel. Il s'écarte du pétrolier et stoppe son navire.

Une ronde de coque approfondie ne fait pas apparaître d'entrée d'eau mais laisse voir de nombreuses fissures sous le gaillard avant, de part et d'autre de l'étrave. Toutes les fissures se trouvent au dessus du pont de franc bord .



Ensuite, il fait un tour du navire au mouillage afin de rentrer en contact avec celui ci, en vain. Il prévient le CROSS Jobourg de l'abordage. Quelques minutes plus tard, le CROSS lui donne liberté de manœuvre. Il fait route vers son port d'attache

Il accoste au port de Ouistreham **vers 07h30**.

CONSEQUENCES

Le matelot blessé a été débarqué au port de Ouistreham, il a eu un arrêt de travail de 8 jours.

Une réparation provisoire a été effectuée sur les fissures, le navire a repris la pêche.

Un arrêt technique important est prévu pour reprendre les fissures sous la gaillard.



CONCLUSION

Le navire effectue des marées de 36 heures à la pêche à la coquille Saint-Jacques, le jour de l'accident le permis ne correspondait pas à la navigation effectuée. Sur le rôle d'équipage l'effectif est de 4 hommes, l'armateur embarqué comme mécanicien n'embarque pas.

La charge de travail de l'équipage est importante, la fatigue peut expliquer l'erreur du patron au moment de quitter la passerelle.

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

ENSEIGNEMENTS

La navigation sous pilote automatique impose en toutes circonstances une veille permanente. Avant de quitter la passerelle, le patron aurait dû stopper son navire.

La fatigue peut favoriser les erreurs d'appréciation.

NAUFRAGE DU COQUILLIER *NOTRE DAME DE LOTIVY* SURVENU LE 2 NOVEMBRE 2010 EN BAIE DE SEINE

LE NAVIRE



Le *NOTRE DAME DE LOTIVY* est un chalutier en bois, construit en 1982 par le chantier Hénaff du Guilvinec.

Immatriculé CN 55509 et basé à Trouville, il exerce, en 3^{ème} catégorie, la pêche au maquereau au chalut pélagique, et la drague à la coquille. Lors des faits il est armé en coquillier.

Ses caractéristiques sont les suivantes :

longueur : 14,63 m - largeur : 5,20 m - creux : 2,42 m - jauge : 29,79 tx (32,95 UMS) - puissance : 242 kW - franc bord : 520 mm - pontée autorisée : 1750 kg - 2 « bâtons » de 6 dragues anglaises (ensemble de 6 dragues fixés sur un tube métallique), funes de diamètre 16 mm. Les pavois ont 1,10 m de hauteur

L'EQUIPAGE

L'équipage, le jour des faits, est constitué d'un patron, titulaire du brevet de capitaine 200 et d'un brevet de mécanicien 750kW, ainsi que de deux matelots.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent de Sud-Ouest de 25 nœuds fraîchissant, mer 4, visibilité 10 milles.

Heures locales (UTC+1)

Le **1^{er} novembre 2010**, le *NOTRE DAME DE LOTIVY* quitte le port de Trouville à **3h45** pour une marée de 36 heures à la coquille en Baie de Seine. Les opérations de pêche se déroulent sans problème particulier.

Le **2 novembre** vers **7h30**, le vent fraîchissant, le patron décide de faire route au Sud-Ouest pour trouver un meilleur abri et des fonds de sable. Cela correspond à un déplacement d'une demi-heure à 6 nœuds. Pour ce trajet, le « bâton » bâbord est embarqué et le « bâton » tribord est laissé à la remorque à la surface de l'eau.

Vers **8h00**, quand le patron ralentit et débraye le moteur pour remettre son train de pêche à l'eau, il s'aperçoit que la fune tribord a déviré de 100 mètres. La bobine tribord du treuil est décrabotée, frein hydraulique serré. Il essaye de ramener la drague à bord mais n'arrive pas à manœuvrer le treuil. Le patron et un matelot descendent à la machine pour détecter la panne, sans succès.

Ensuite, le frein est desserré mais la bobine ne défile pas. Pendant les tentatives de manœuvre du treuil, le navire, moteur débrayé, tombe par le travers, puis par le $\frac{3}{4}$ arrière du vent. L'eau embarque par dessus le pavois (croquis n°2). Les dalots sont fermés et l'eau n'est pas évacuée.

La gîte sur bâbord qui préexistait s'accroît, le pont est déjà dans l'eau. A un moment donné, la dernière pontée, non triée, ripe sur bâbord. Le patron embraye doucement barre à tribord pour revenir dans le vent afin de virer sa fune tribord (croquis n°3). Il stoppe sa manœuvre car il s'aperçoit que la lisse bâbord arrière est sous l'eau.

Vers **8h16**, le patron lance un appel de détresse par VHF au CROSS Jobourg.

Le navire, moteur débrayé, retombe par le travers sous l'effet du vent (croquis n°4) et chavire peu après.

L'équipage saute à l'eau, les deux matelots avec leurs VFI, le patron sans ; ce dernier se raccroche à une bouée couronne.

A **8h35**, l'équipage déclenche manuellement par sécurité, la balise de détresse qui flotte à proximité.

Vers **8h40**, le radeau apparaît à la surface, à coté de l'épave du *NOTRE DAME DE LOTIVY* qui flotte encore. Il coulera peu après.

Vers **8h50**, le chalutier *MILLESIME*, arrivé sur zone, récupère les naufragés. L'un des matelots, présentant des signes d'hypothermie, est évacué vers l'hôpital du Havre par l'hélicoptère Dragon 76.

CONSEQUENCES

Chavirement et naufrage du *NOTRE DAME DE LOTIVY*.

L'équipage est récupéré sain et sauf, avec toutefois un début d'hypothermie pour un des matelots

CONCLUSIONS

Le patron indique clairement que le navire n'a jamais croché. Cette hypothèse est donc exclue.

A l'arrivée sur le nouveau lieu de pêche, le *NOTRE DAME DE LOTIVY* était dans les conditions ci-après :

- la pêche réalisée depuis le début de marée, soit 1,3 tonne, était triée et rangée dans des bacs en plastiques, sur l'extrême arrière, ce qui faisait acculer le navire ;
- le dernier trait, non trié et qui comportait de nombreux cailloux, était en vrac sur le pont, soit un poids supérieur à 200 kg ;
- le panneau de cale arrière était posé à sa place mais non verrouillé ;
- le « bâton » de drague tribord et 100 mètres de fune étaient à l'eau. Compte tenu de la profondeur d'eau de 40 mètres environ, on peut penser que les dragues reposaient sur le

fond et que moteur débrayé, seul, avait une incidence sur le poids des 100 mètres de funes de diamètre 16 ;

- le bâton bâbord était embarqué à poste côté bâbord, soit un poids de 900kg ;
- la soute à GO tribord était presque vide et la soute bâbord contenait environ 2,5 tonnes de GO. Ceci du fait que sur ce navire la caisse journalière est située à bâbord et que son trop plein se déverse systématiquement dans la soute bâbord ;
- les **sabords de décharge (à guillotine) étaient tous fermés**, ceci afin d'éviter de perdre des coquilles.

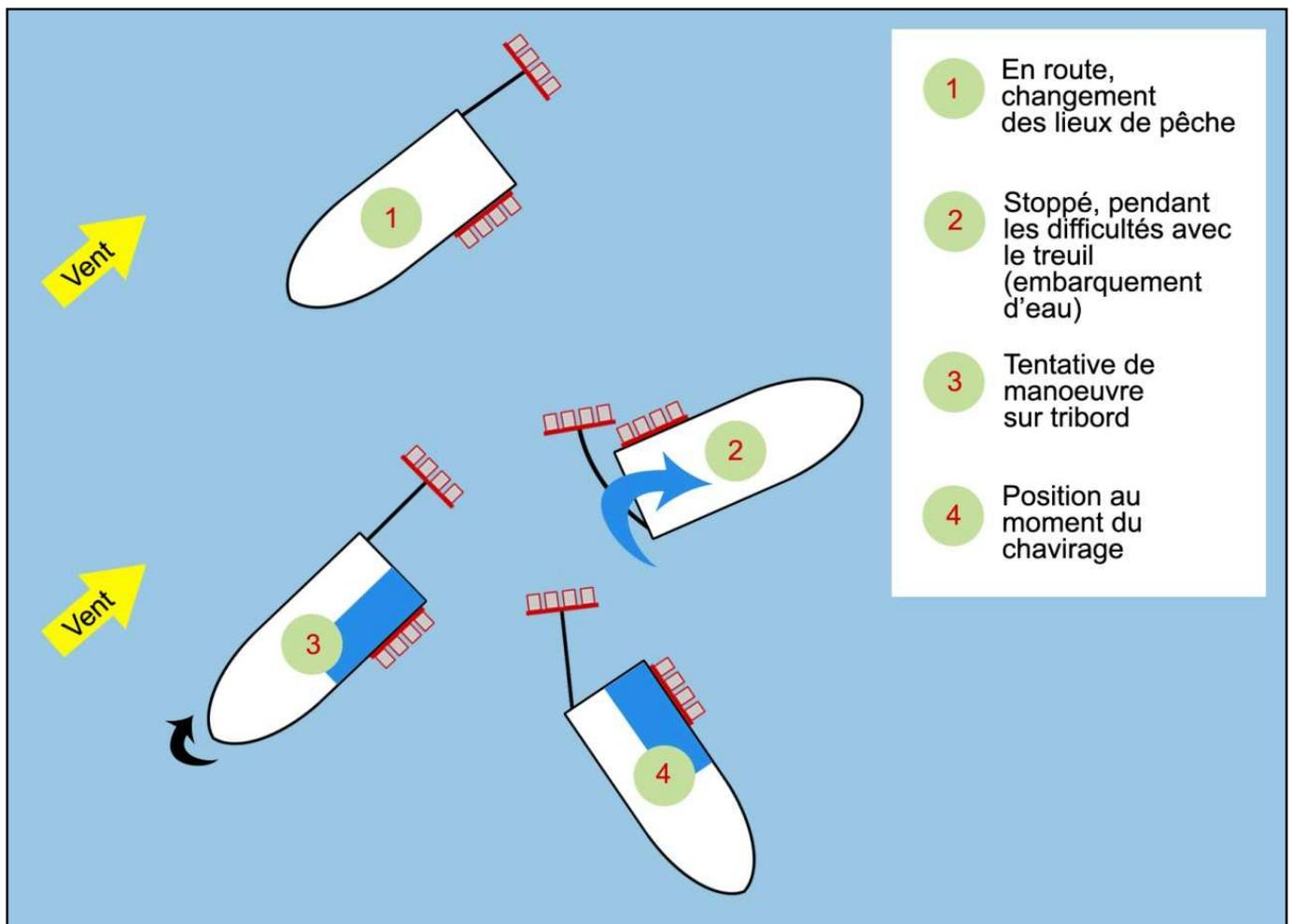
En raison de ces conditions, le *NOTRE DAME DE LOTIVY* avait, avant l'accident, une forte gîte sur bâbord, et était sur le cul.

Au moment des difficultés avec le treuil, le navire était stoppé et est venu au $\frac{3}{4}$ arrière sous l'effet du vent (position d'équilibre avec superstructure tout à l'avant). En raison du faible franc-bord résiduel arrière (navire sur le cul et gîté), il a embarqué progressivement de l'eau qui ne pouvait s'évacuer du fait de la fermeture de tous les dalots.

La quantité d'eau embarquée peut être estimée à 12 tonnes environ, d'où perte de flottabilité et de stabilité par carène liquide (cette dernière importante compte tenu de la surface libre). De plus, la pontée a ripé.

Le *NOTRE DAME DE LOTIVY*, qui avait déjà de la gîte, ne pouvait résister à cette dégradation majeure de sa stabilité, due pour l'essentiel à la **carène liquide**, et a donc chaviré.

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



ENSEIGNEMENTS

Ne pas naviguer avec une gîte permanente, soit dans ce cas :

- 1 - équilibrer les engins de pêche (ici embarquer le « bâton » tribord pour faire route),
- 2 - modifier le circuit GO pour éviter d'avoir le carburant sur un seul bord.

Maintenir une assiette correcte, en particulier pour conserver un franc bord arrière suffisant.

Garder **les sabords de décharge ouverts** en permanence (en installant si besoin un dispositif évitant la perte de coquilles, comme par exemple un grillage). L'interdiction des sabords à guillotine devrait être généralisée à l'ensemble des navires.

Verrouiller le panneau de cale en route.

COLLISION DU NAVIRE DE PÊCHE *P'TIT DJIMY* AVEC UN NAVIRE DE CHARGE AUX ABORDS DE PORT EN BESSIN, LE 8 NOVEMBRE 2010

NAVIRE ET EQUIPAGE



P'TIT DJIMY : navire en bois (CN 626 614) construit en 1986 - longueur : 16 m - largeur : 5,97 m - jauge : 29,98 tx - propulsion : 258 kW - équipé d'un récepteur AIS.

Navigation en 2ème catégorie restreinte (60 milles du port d'attache) - Marées de 48 heures maximum à la coquille Saint-Jacques.

Equipage : 5 hommes sur le rôle, 4 à bord. Le matelot qui sort d'une période de repos est de quart jusqu'à la zone de pêche.

- Patron : 40 ans, certificat de capacité, patron-armateur du *P'TIT DJIMY* depuis janvier 2010.
- Matelot de quart : 19 ans, BEP pêche, navigue depuis juin 2008.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

CROSS Jobourg : mer force 4, vent Sud-Sud/Ouest 30 nœuds - visibilité : 10 milles.

Heures locales (UTC+1)

Vers **23h45**, le *P'TIT DJIMY* appareille de Port-en-Bessin pour une campagne à la coquille Saint-Jacques de 36 heures.

Après 15 minutes de route, cap au 350° à 8,5 nœuds, radar, pilote auto et traceur en service, le patron confie le quart à l'un des matelots. L'alarme d'homme mort est réglée sur 7 - 8 minutes.

A environ 3 milles de la zone de pêche, le matelot identifie un navire de charge avec ses feux de mouillage et de pont allumés.

Le matelot présume, dans un premier temps, que ce navire est au mouillage et il envisage de passer sur son avant, puis il réalise que celui-ci a de l'erre.

Vers **02h00**, il réduit la vitesse, débraye le moteur, puis donne de la barre à gauche pour tenter de s'écarter du cargo.

Cette manœuvre ne permet pas d'éviter la collision, qui se produit en dehors des eaux territoriales (49°37,8 N – 000°40,6 W).

Le patron est réveillé par le choc et monte immédiatement à la passerelle. Il prend la manœuvre et bat en arrière pour s'écarter du cargo, qui semble toujours avoir de l'erre.

Il relève le numéro AIS du navire (qui s'avèrera erroné et disparaîtra peu après de son récepteur AIS). Le cargo éteint ses feux de pont.

Le patron envoie les 2 matelots inspecter le navire et évaluer les dégâts : ceux-ci sont concentrés sur l'étrave et le pont couvert. Sous l'effet de la houle, l'eau pénètre dans le magasin avant.

Le patron met le cap vers Port-en-Bessin et tente un contact VHF voie 16 (en français) avec le cargo. Cet appel reste sans réponse.

Peu après l'eau pénètre dans la cale et l'alarme de niveau se déclenche. Le patron descend au compartiment moteur et dispose l'assèchement par la pompe de cale, qu'il renforce avec une pompe immergée électrique.

Les deux pompes n'étaient pas la voie d'eau.

A **02h23**, le patron du *P'TIT DJIMY* alerte le CROSS Jobourg par VHF voie 16.

A **02h28**, diffusion d'un message MAYDAY RELAY.

Les moyens nautiques et aériens sont mis en action.

A **02h31**, le CROSS préconise au *P'TIT DJIMY* de faire route vers Ouistreham.

A **03h17**, un plongeur est à bord de *P'TIT DJIMY* avec une motopompe.

A **07h11**, la situation météo s'aggrave et le pompage ne suffit pas à étaler la voie d'eau.

De **08h09** à **08h18**, 3 marins sont évacués, le patron reste à bord.

A **08h32**, le patron prend la décision de faire route vers Port-en-Bessin, assisté de la SNS 091.

A **11h05**, le convoi est à quai.

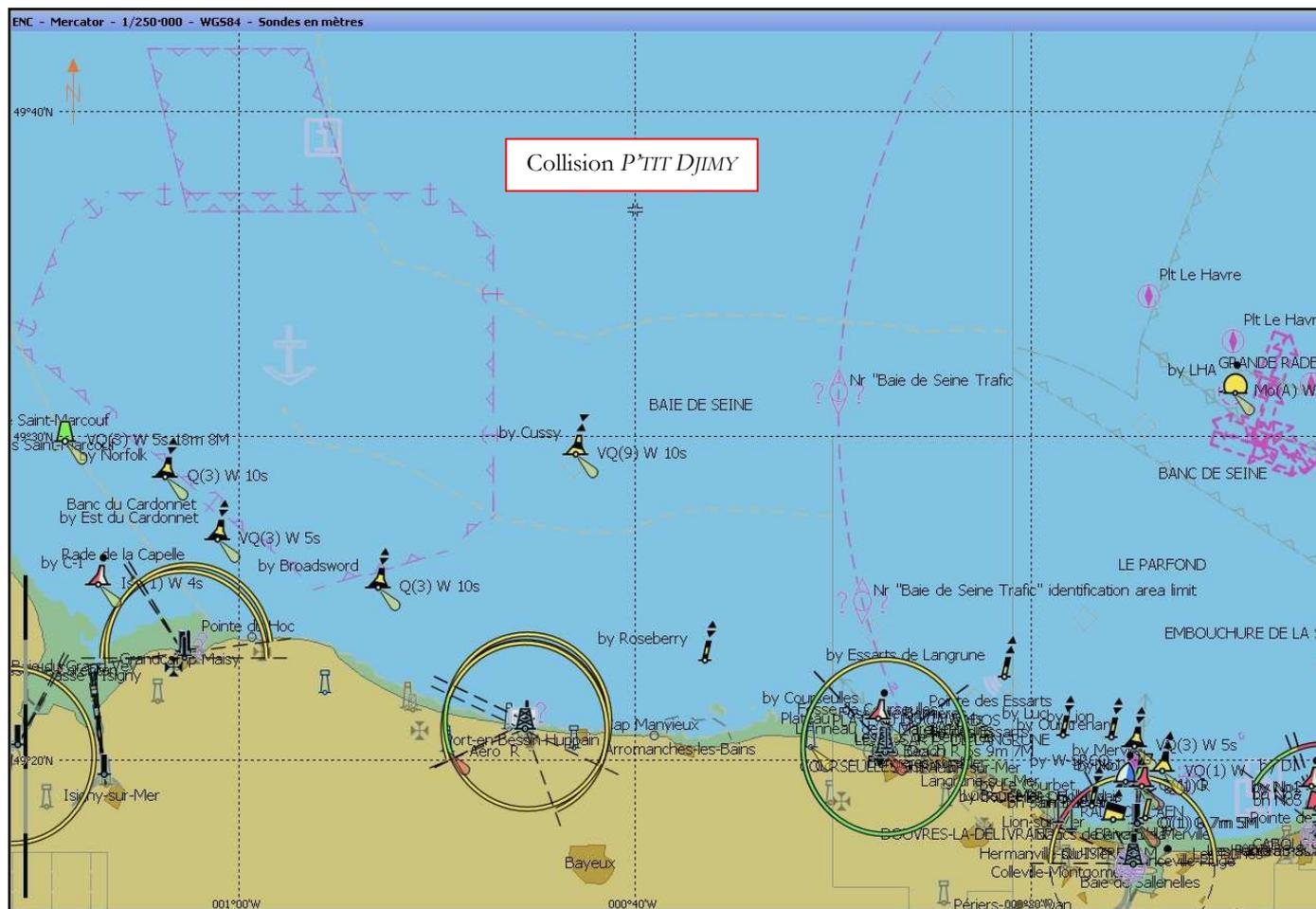
CONSEQUENCES

Perte d'exploitation du chalutier supérieure à 2 mois.

CONCLUSION

Bien que le CROSS n'ait pu identifier formellement le cargo, le navire le plus proche à l'heure où le *P'TIT DJIMY* a signalé la collision est le porte-conteneurs allemand *WESTERHAMM*, en dérive et en attente d'ordre.

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



ENSEIGNEMENT

La visibilité et les aides à la navigation permettaient à l'homme de quart du *P'TIT DJIMY* d'éviter la collision avec un navire en dérive.

HOMME A LA MER A BORD DU FILEYEUR *MARE LIBERUM* SURVENU LE 19 NOVEMBRE 2010 AU LARGE DES CÔTES CHARENTAISES

LE NAVIRE



Le *MARE LIBERUM* (NO 707 484) est un fileyeur à coque acier de 20,80 m, construit en 1988.

Basé au port de l'Herbaudière (Noirmoutier), il est armé en pêche au large et pratique une navigation en 2^{ème} catégorie avec au moins six hommes d'équipage (un patron, un chef mécanicien et quatre matelots). L'armateur s'efforce d'affecter 8 marins au navire, afin de permettre une modulation de l'effectif en fonction des pêches pratiquées.

Le patron armateur est âgé de 40 ans ; titulaire du brevet de patron de pêche depuis 2005, il commande régulièrement le *MARE LIBERUM* depuis 2007.

La victime de la chute à la mer est un matelot âgé de 33 ans, inscrit maritime depuis 1991 et titulaire du CAPM de marin pêcheur depuis 1994, embarqué depuis le 08 mars 2010 ; c'est sa première expérience à bord d'un fileyeur.

LES FAITS

Conditions météorologiques et courants :

Vent de Sud 20 nœuds, petite houle d'Ouest.

Heures locales (UTC+1)

Le **19 novembre 2010 à 03h30**, le fileyeur *MARE LIBERUM* quitte le port de l'Herbaudière pour une marée de 5 jours ciblée sur la sole au large des côtes charentaises.

A **14h00**, débute l'opération de mouillage des filets, exécutée par 3 hommes : le patron, à la manœuvre à la passerelle, un matelot sur tribord arrière et le chef mécanicien dans le parc à filets.

A **15h55**, le navire se trouve à 26 milles dans l'Ouest de la Pointe de la Coubre, lorsque le matelot du poste de filage tribord chute à la mer, l'orin du témoin (bouée avec pavillon) s'étant enroulé autour d'une de ses chevilles.

Prévenu par le chef mécanicien, le patron débraye le moteur de propulsion, manœuvre aussitôt pour revenir sur la position de la victime et prévient le CROSS Etel.

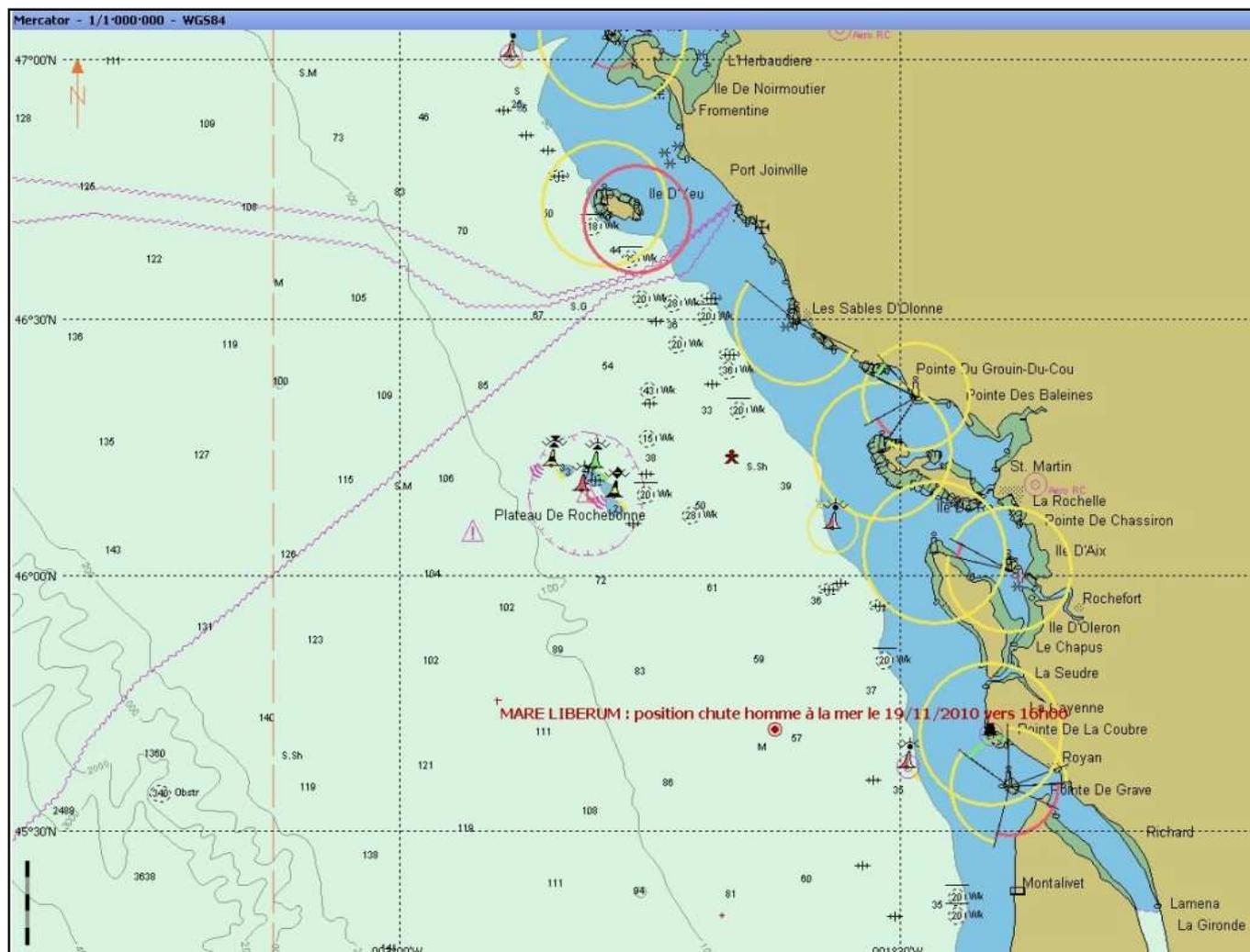
A **15h58**, le CROSS ETEL met en œuvre l'hélicoptère de la Marine nationale basé à La Rochelle. A l'aide du vire-filet, l'équipage du fileyeur réussit à hisser à bord le matelot inconscient.

A **16h07**, un homme d'équipage pratique immédiatement un massage cardiaque sur la victime, qui reprend conscience. Le SAMU confirme au CROSS la nécessité d'une évacuation médicale. Sur demande du CROSS, le navire met le cap sur La Cotinière.

A **17h10**, la victime est hélitreuillée et dirigée vers l'hôpital de La Rochelle où elle est prise en charge à **17h27**. Le *MARE LIBERUM* reprend sa route vers ses lieux de pêche.

CONSEQUENCES

Un matelot hospitalisé. Il souffre d'une entorse et de côtes fracturées ; il est très choqué par son accident.



CONCLUSION

Depuis 1999, trois chutes à la mer de matelots se sont produites à bord du *MARE LIBERUM* lors de l'opération de filage, dont une mortelle en 2007. A la suite de cet accident, l'Institut Maritime de Prévention (IMP) et l'armateur avaient mené une réflexion conjointe et identifié des actions à mener pour améliorer la sécurité des marins au filage. Cette réflexion ne semble pas avoir été suivie d'améliorations significatives à bord.

Le navire arme aux filets à soles d'octobre à mars et aux filets à raies ou lottes le reste de l'année. La campagne de pêche aux filets à soles, durant laquelle l'équipage ne peut quasiment pas prendre de congés, est la plus éprouvante.

La durée du trajet pour rejoindre les lieux de pêche est en moyenne de 10 heures : chaque journée débute à 2 heures du matin et se termine vers 16/17 heures.

La durée moyenne de chaque filage est de 2,5 heures ; le déjeuner de chaque homme se résume à la

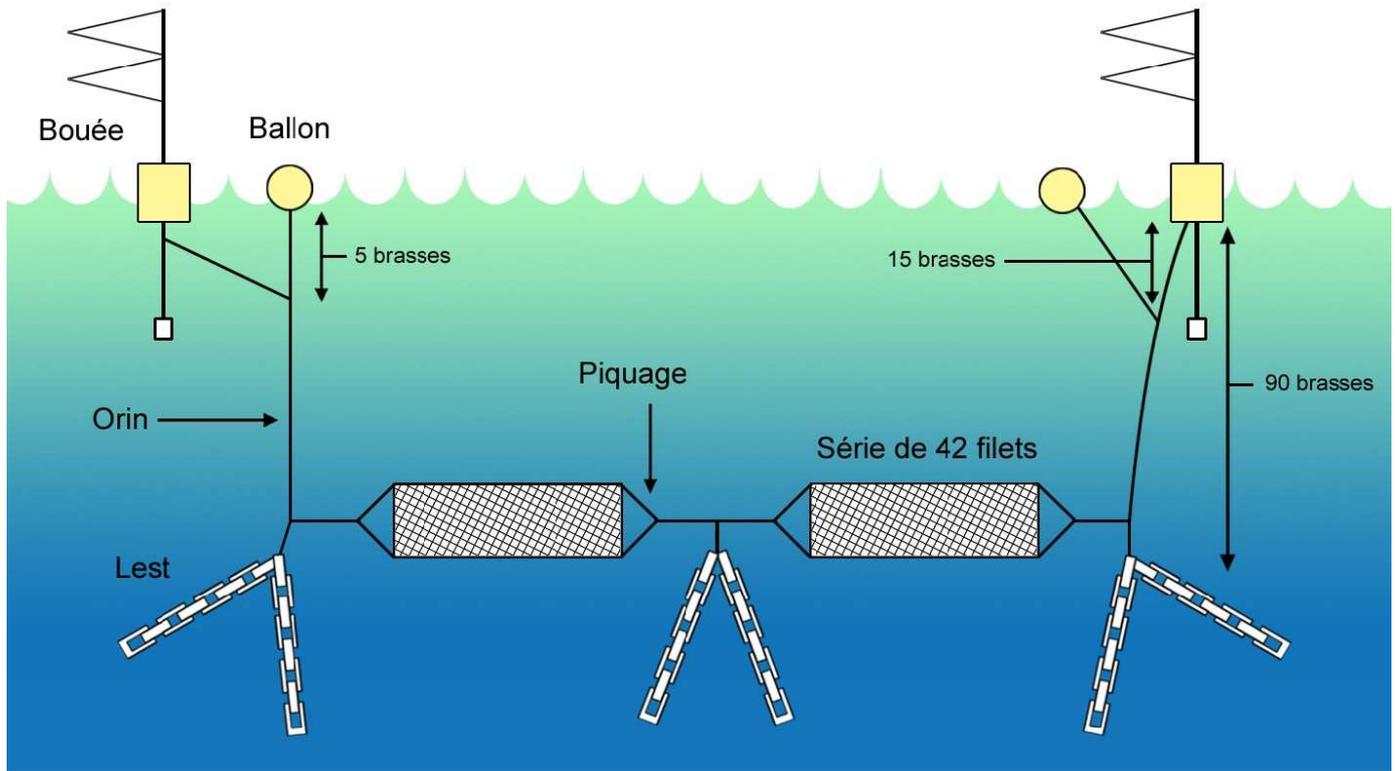
consommation d'un sandwich. Le soir, un repas chaud est servi.

Les marées durent en moyenne 9 jours avec un repos à terre de 24 heures. La marée de 9 jours précédant l'évènement de mer du 19 novembre 2011 avait été pénible en raison des conditions météo difficiles, et n'avait été suivie que de 24 heures de repos à terre.

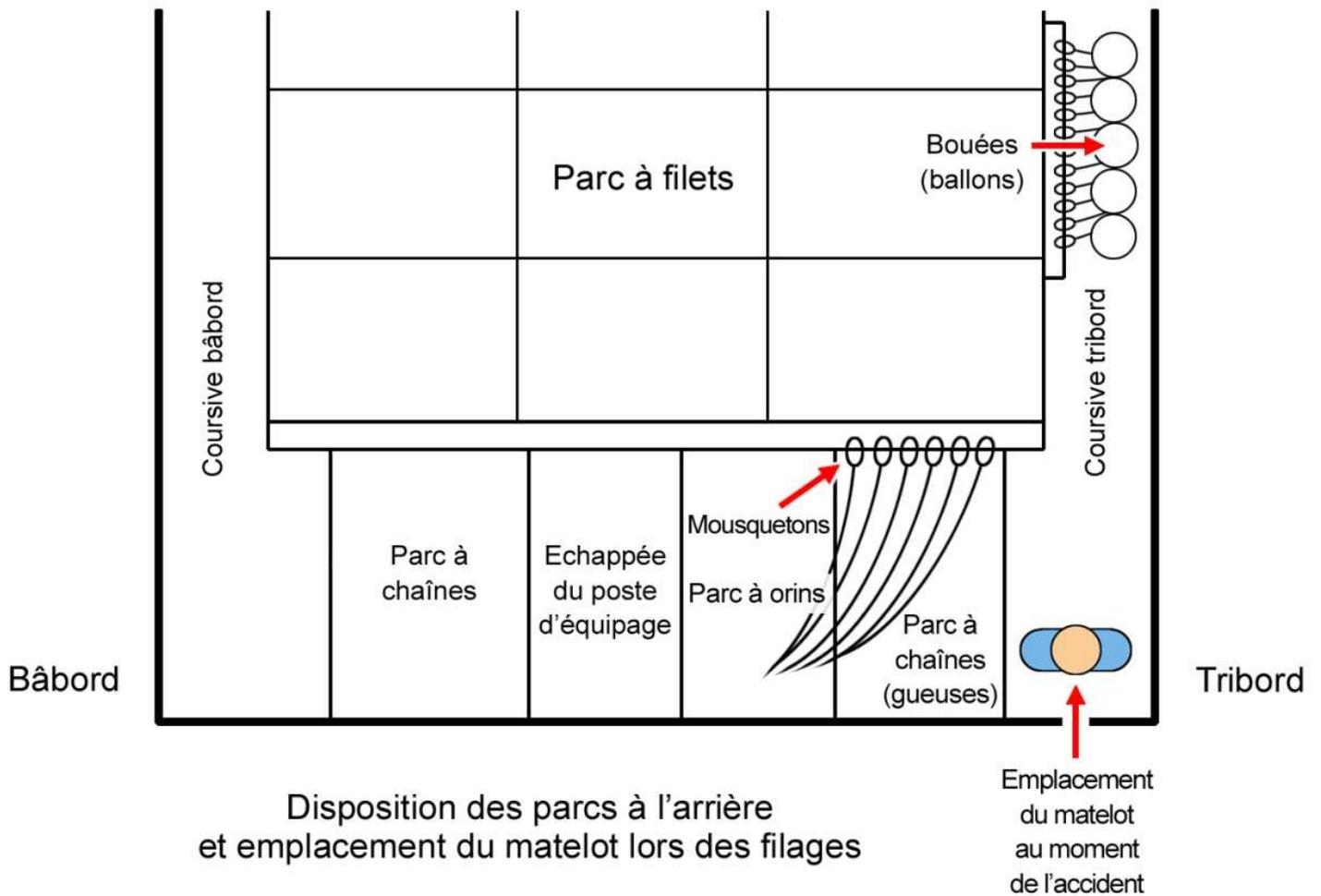
Le matelot accidenté ignorait l'existence du DUP et ne portait pas le VFI dont l'obligation du port est d'ailleurs rappelée dans ce document. En la circonstance, il ne disposait pas non plus de couteau à portée de main.

Un dispositif de vidéo surveillance permet au patron de visualiser le parc à filets mais pas le poste de filage sur tribord.

Descriptif des trémails à soles : chute de 1,20 m, tessure de 44 km avec un lest tous les 2 km (constitué de chaîne de 30 kg).



Les témoins (bouées avec pavillons) sont stockés sur le pont supérieur



Le parc à filets est composé de 21 bacs contenant chacun 42 filets d'une longueur unitaire de 42 à 47 mètres, soit environ 2 km de filets par bac.

Durant l'opération de filage, le marin présent dans le parc raccorde les filets entre eux par un nœud d'écoute double. Ensuite, il lance le tout au marin posté à l'arrière tribord. Ce dernier accroche, au début et à la fin du filage, les mousquetons du lest, du ballon et du témoin ainsi que le lest entre deux séries.

C'est d'ailleurs après avoir jeté cet ensemble lest, ballon et témoin, que son pied s'est pris dans une boucle de l'orin, qui n'aurait pas dû se trouver dans sa zone de stationnement. L'évènement s'est produit soudainement, alors que le navire venait d'accélérer à plus de 7 nœuds, raidissant le matériel mis à l'eau.

Plus la tension augmentait, plus la boucle se resserrait autour de la cheville du marin. N'ayant pas de couteau à disposition pour couper l'orin, il s'est agrippé un instant à la lisse du pavois arrière, mais a dû lâcher prise en raison de la force exercée par la vitesse et le poids du matériel. Le chef mécanicien tout en criant « en arrière », a tenté de le retenir par le ciré, mais en vain. Le patron a distinctement entendu l'appel et a réagi efficacement pour récupérer le matelot.

Le segment d'orin ayant happé la cheville de la victime était proche du témoin et du ballon, lui évitant ainsi d'être maintenue sous l'eau par le poids du lest.

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

ENSEIGNEMENTS

Il est rappelé que :

- le port du VFI est obligatoire lors des opérations de pêche (réf : article 9 du décret n° 2007-1227 du 21 août 2007) ;
- le contenu du DUP doit être connu de chaque homme d'équipage.

La présence d'un couteau à portée de main aux postes de filage est recommandée.

La vidéosurveillance devrait être complétée afin que les hommes du poste de filage restent constamment visibles du poste de conduite du navire.

L'ergonomie des postes de filage et la procédure de mise à l'eau des filets à bord du *MARE LIBERUM* devraient faire l'objet d'une amélioration afin de mieux sécuriser certaines tâches, telles que la mise à l'eau des orins. En fin de filage, le patron ne devrait pas accélérer la vitesse du navire avant de s'être assuré qu'il ne reste pas d'orin en cours de filage sur le pont.

CHUTE A LA MER A BORD DU NAVIRE DE PECHE *CACH*, AUX ABORDS DE CARTERET LE 3 DECEMBRE 2010 (UNE VICTIME)

NAVIRE ET EQUIPAGE



CACH : navire de pêche polyvalent (CH 231 879) construit en 1973 – longueur : 11,99 m.

Armé en 3ème catégorie pour des marées de moins de 24 heures. Selon la saison, chalut de fond ou drague à coquilles.

Le *CACH* est le seul navire de Carteret disposant d'une licence de pêche en zone anglaise (dans le Nord de Jersey)

Equipage de quatre marins (sur le rôle) : le patron, un mécanicien et deux matelots (dont un est l'armateur). Trois à bord ce jour-là, l'armateur n'étant pas à bord.

Seul un matelot est à jour de sa visite médicale.

Le marin décédé (le mécanicien), était âgé de 42 ans. De santé fragile, il n'occupait pas de postes

nécessitant des efforts physiques importants. Embarquements réguliers à bord du *CACH* depuis avril 2010.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

CROSS Jobourg : mer agitée, vent de Sud-Ouest 37 nœuds - visibilité : 12'.

Heures locales (UTC+1)

Vers **14h30**, le *CACH* appareille de Carteret gréé au chalut.

Vers **22h45**, au cours du 5^{ème} trait, le navire fait cap à terre par vent arrière et file son chalut.

Au cours de cette opération, un matelot est sur bâbord arrière et le mécanicien se tient sur tribord arrière. Les deux marins portent leur VFI.

Le lacet de fermeture du chalut (raban) fait une boucle sur le pont, à proximité des pieds du mécanicien.

Attentif au filage du chalut, le matelot sur bâbord ne regarde pas sur tribord ; il ne voit pas le mécanicien tomber à l'eau mais se rend rapidement compte de sa disparition.

Le patron est immédiatement alerté. Un projecteur permet de garder un contact visuel sur le VFI du mécanicien.

Une 1^{ère} puis une 2^{ème} manœuvre permettent de se rapprocher suffisamment de l'homme à la mer. Au cours de l'évolution sur tribord, le train de pêche se déporte sur tribord et le cul du chalut est viré ; le mécanicien est ainsi ramené le long du bord.

Environ **5 minutes** après être tombé à la mer, le mécanicien est hissé à bord par l'équipage, non sans difficultés (son ciré étant entièrement lacé). Le corps inanimé du mécanicien est ensuite transporté à la timonerie.

A **23h02**, le patron du *CACH* alerte le CROSS Jobourg par VHF voie 16.

Le mécanicien est inconscient, mais son pouls est perceptible.

A **23h03**, une conférence téléphonique est organisée avec le médecin du CCMM de Toulouse.

A **23h12**, mise en action de l'hélicoptère de la Marine nationale.

A **23h19**, l'EVAMED est préconisée par le médecin.

De **23h35** à **00h23**, des massages cardiaques réguliers sont pratiqués par le matelot, suivant les conseils du médecin.

A **23h50**, l'hélicoptère décolle de Maupertus.

A **23h58**, l'hélicoptère décolle de l'école des fourriers avec un médecin à bord.

A **00h33**, le médecin signale le décès du marin.

CONSEQUENCES

Décès du marin malgré le peu de temps passé dans l'eau et les soins prodigués par l'équipage, en coordination avec un médecin.

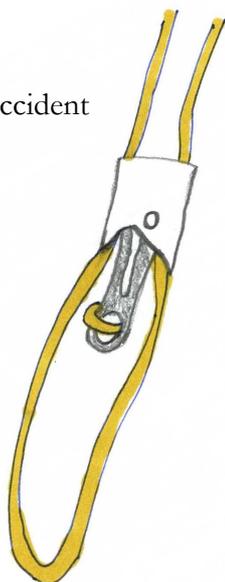
CONCLUSION

La boucle du raban du chalut présente un risque en cas de manque de vigilance d'un marin se tenant à proximité.



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

Dispositif avant l'accident



Dispositif modifié



CONSTATS / ENSEIGNEMENTS

- Le patron du navire a modifié le raban du chalut : la boucle est remplacée par deux brins libres munis de « bloqueurs » réalisés avec des flotteurs de filet.
- Pas de visites médicales d'aptitude du mécanicien en 2001, 2006 et 2010.
- Les tests d'alcoolémie et de toxicologie se sont révélés négatifs.
- Validité des visites médicales : tolérance d'environ 6 mois accordée par le service médical de la Direction de la Mer et du Littoral Manche.

ECHOUEMENT DU FILEYEUR *PTIKITAN* LE 14 DECEMBRE 2010 A PROXIMITE DU TREPOT

NAVIRE ET EQUIPAGE



PTIKITAN : navire polyvalent fileyeur - caseyeur à coque en plastique (DP 836 740) construit en 1992 par un chantier de Méditerranée – longueur : 9,60 m – largeur : 3,05 m - puissance : 164 kW.

Navigation : radar, sondeur, table traçante et 2 GPS. Pas de pilote automatique.

Armé en pêche côtière pour des marées de 8 heures au départ du Tréport. De mi-avril à mi-juin le *PTIKITAN* pratique les casiers à seiche. Le reste de l'année, pêche aux filets (4 filets à sole et 3 filets à morue et bar).

Le filage des 2500 mètres de filets s'effectue à environ 5 nœuds, face au courant.

Equipage de deux marins :

- Le patron, âgé de 37 ans, est propriétaire du *PTIKITAN* depuis avril 2010. Titulaire du certificat de capacité (1994) et des titres STCW (permis de conduire les moteurs marins, BAERS et formation de base sécurité délivrés en 2006). Est à jour de sa visite médicale.
- Un matelot âgé de 52 ans, titulaire de 2 titres STCW.

Du fait des mauvaises conditions météo depuis début décembre, le *PTIKITAN* effectuait sa 2^{ème} marée ; l'équipage n'était donc pas fatigué.

LES FAITS

Météo et marée :

Mer agitée, vent de Nord-Est force 4 à 5 - visibilité : 20 milles.

PM Le Tréport : 05h00 – BM : 11h50.

A la pleine mer : 20 à 25 mètres d'eau sur la zone de pêche.

Heures locales (UTC+1)

Vers **07h30**, le *PTIKITAN* appareille du Tréport vers sa zone de pêche, située à moins de 5 milles par le travers de Criel-Plage (où se trouve l'épave du *NLAGARA*).

Dès l'arrivée sur la zone de pêche, vers **08h15**, le *PTIKITAN* effectue ses premiers traits (4 au filet à sole et 3 au filet à morue).

Vers **11h30**, le dernier trémail à bars est mis à l'eau à 0,4 mille par le travers de Criel-Plage.

Vers **12h00**, les opérations de pêche étant terminées, le *PTIKITAN* suit une route à 10 nœuds vers Le Tréport, à 0,4 milles de la côte.

Le patron est aux commandes, en barre manuelle ; le matelot est à l'arrière, occupé à trier le poisson.

Soudain, le patron a une sensation de vertige et perd connaissance, sans avoir eu le temps d'alerter son matelot. Il chute et se blesse au visage.

Peu de temps après, le *PTIKITAN* s'échoue brutalement à moins de 300 mètres de la côte, 4 milles au Sud-Ouest du Tréport.

Le matelot réalise la situation et se porte au secours du patron. Il lui administre quelques gifles et le patron revient à lui.

A **12h54**, le matelot alerte le sémaphore de Ault qui transmet au CROSS Jobourg.

Au point de l'échouement il y a encore environ 2 mètres d'eau avec un courant de flot.

Puis le matelot met le radeau de sauvetage à l'eau et, encore sous le choc, le patron monte à bord.

A **13h00**, l'avion de surveillance ornithologique est dérouté sur la zone de l'échouement.

L'ancre flottante du radeau gêne quelque peu la manœuvre, mais l'équipage réussit à regagner la côte à **13h05**.

A **13h10**, demande de concours d'une patrouille côtière et d'un moyen nautique.

A **13h45**, le BLS des pompiers est sur zone et les deux marins sont rapidement pris en charge.

A **15h00**, la SNS 240 est sur zone ; elle ne parviendra pas à déséchouer le *PTIKITAN*.

Dans la soirée, sous l'effet du mauvais temps (coup de vent force 5 - 6), l'épave du *PTIKITAN* se déplacera d'environ 300 mètres et se disloquera.

Il restait environ 200 litres de gasoil à bord.

CONSEQUENCES

Perte totale du navire.

Le patron est en arrêt maladie.

OBSERVATION - CONCLUSION

Bien que l'habitude du patron était de ne pas prendre de petit déjeuner avant les appareillages du matin, il avait toutefois mangé quelques biscuits et bu un café sans sucre vers 10h00.

Il a pu néanmoins, sans en avoir senti les effets, être dans un état d'hypoglycémie avancée.

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

ENSEIGNEMENT

La route retour du navire, très « à terre », laissait peu de marge de manœuvre en cas d'avarie ou de défaillance humaine.

INCENDIE A BORD DU CHALUTIER/COQUILLIER *SANDRA KEVIN DYLAN* LE 30 JANVIER 2011 AU LARGE DE COURSEULLES-SUR-MER (BASSE-NORMANDIE)

LE NAVIRE



Le *SANDRA KEVIN DYLAN* (CN 720 490) est un chalutier/coquillier à coque bois de 11,99 m, d'une puissance de 160 kW, construit en 1988.

Basé au port de Ouistreham (Calvados), il est armé en petite pêche et pratique une navigation en 3^{ème} catégorie avec trois hommes d'équipage (un patron et deux matelots, au moins l'un d'eux étant titulaire d'une qualification « machine »).

Le patron est âgé de 44 ans. Titulaire du certificat de capacité depuis 1985 et du certificat d'apprentissage maritime depuis 2003, il commande régulièrement le *SANDRA KEVIN DYLAN* depuis 2009 en alternance avec le patron armateur; l'un des matelots, âgé de 24 ans, est titulaire du permis de conduire les moteurs marins et du certificat de formation de base à la sécurité depuis début janvier 2011 ; il est embarqué sur le *SANDRA KEVIN DYLAN* depuis septembre 2010.

Le second matelot, âgé de 19 ans, est titulaire du brevet d'études professionnelles maritimes « pêche » depuis 2008 et du certificat de formation de base à la sécurité depuis 2009 ; il est embarqué sur le *SANDRA KEVIN DYLAN* depuis février 2009.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent quasi nul, mer 2, visibilité 2 milles.

Heures locales (UTC+1)

Le **30 janvier 2011 à 05h30**, le *SANDRA KEVIN DYLAN* quitte le port de Ouistreham pour draguer la coquille Saint-Jacques en Baie de Seine.

Le patron descend régulièrement dans le compartiment machine pour surveiller l'évolution d'une fuite de combustible sur la caisse à gazole bâbord.

Peu avant midi, le navire est en pêche avec ses dragues à l'eau à 7 milles environ au large de Courseulles-sur-Mer lorsque le patron aperçoit des flammes aux abords de la caisse à gazole bâbord.

A **11h52**, il signale l'évènement au CROSS Jobourg par VHF.

A **11h55**, le patron du *SANDRA KEVIN DYLAN* signale au CROSS Jobourg que l'incendie est circonscrit.

A **11h56**, le CROSS Jobourg demande l'intervention de la SNS 091 de Ouistreham.

A **12h29**, la SNS 091 appareille avec retard, suite à un problème de moteur de propulsion.

A **14h16**, la SNS 091 est sur zone et prend en remorque le *SANDRA KEVIN DYLAN*.

A **16h40**, le convoi est à quai à Ouistreham.

CONSEQUENCES

Navire remorqué par la vedette de la SNSM.

Un tuyau d'huile hydraulique situé dans le compartiment machine a été endommagé.

Le chef du CSN Manche/Calvados a procédé au retrait du permis de navigation et enjoint l'armateur de procéder à un arrêt technique conséquent de son navire pour les raisons suivantes :

- Nombreuses fuites de gazole dans le compartiment machine (réservoir bâbord et ses accessoires en mauvais état) ;
- Installation électrique en machine en mauvais état ;

- Protection calorifuge de l'échappement du moteur de propulsion incomplète ;
- Infiltrations d'eau dans la cale avant et dans le poste d'équipage à l'arrière ;
- Navire « surenfoncé » ;
- Pièces de bois composant la structure du navire sous pont en mauvais état (dont barrot de pont et serre de bauquière).

CONCLUSION

Le *SANDRA KEVIN DYLAN* avait fait l'objet d'une opération d'assistance en mer le 24 janvier 2011, en raison d'une panne de propulsion due à la présence d'eau dans la caisse à gazole bâbord. Suite à cet événement, la capacité a été vidangée et sa trappe de visite démontée ; au cours du remontage de cette dernière, la tête de l'une des vis de fixation s'est cassée ; la vis n'a pas été remplacée et la tige filetée laissée en place ; de plus, le joint d'étanchéité de la trappe n'a pas été remplacé.

Lorsque la caisse a été remplie, il a été constaté que du gazole s'échappait en goutte à goutte au niveau de la vis endommagée sur la trappe de visite. L'armateur a néanmoins estimé que le navire pouvait effectuer une marée à condition de disposer un chiffon sur le parquet machine au droit de la fuite de gazole ; il avait aussi demandé au patron d'effectuer des rondes fréquentes dans le compartiment machine. Le 30 janvier 2011, après 7 jours d'arrêt technique, le navire venait de reprendre son activité.

Les constatations suivantes ont été faites :

- Absence de calorifugeage du collecteur d'échappement du moteur principal sur une portion chaude d'environ 30 cm, située non loin de la caisse à gazole bâbord.
- Sur le plafond du compartiment, à environ 5 cm au dessus de la portion chaude non protégée du collecteur d'échappement, sont fixés une nappe de câblages électriques et deux tuyaux hydrauliques rigides de l'appareil à gouverner munis de raccords vissés. Ces éléments sont noircis par la suie.

- Aucune fuite de fluide hydraulique n'a été constatée par le patron du navire sur les tuyauteries rigides de l'appareil à gouverner placées au-dessus du collecteur d'échappement.
- La tresse métallique gainant les câblages électriques est recouverte de peinture ; une partie de la gaine est absente sur une longueur d'environ 20 cm au-dessus de la portion chaude non calorifugée du collecteur d'échappement.
- Aucun court circuit n'a été constaté par l'électricien chargé de vérifier l'installation électrique.
- Un tuyau souple provenant de la capacité à huile de l'appareil à gouverner, est disposé sur le parquet machine et longe la caisse à gazole bâbord. Le patron a constaté que la caisse à huile s'est vidée après l'incendie en raison d'une fuite sur la portion de tuyau souple que recouvrait le chiffon.
- Après l'incendie, la caisse à gazole bâbord était noircie par la suie au droit de la fuite de gazole.

Bien que la cause de l'incendie n'ait pas été formellement identifiée, l'hypothèse suivante peut être avancée : des débris de tresse recouverts de peinture placés près de la partie non calorifugée du tuyau d'échappement auraient pris feu ; en se dispersant sur le parquet de la machine, ils auraient enflammé le chiffon imbibé de gazole ; la chaleur dégagée aurait détérioré le tuyau souple et provoqué une fuite d'huile.

Le compartiment machine n'est pas protégé par un système d'extinction fixe d'incendie et ne dispose pas non plus d'une détection incendie. Ces équipements n'étaient pas requis par la réglementation en vigueur à la construction du navire, en 1988.

Le patron a éteint les flammes en les aspergeant d'eau au moyen d'un seau ; les extincteurs du bord n'ont pas été utilisés.

L'état général du navire reflète une maintenance insuffisante.

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



Gainage de câbles électriques endommagé et présence de raccords de tuyaux hydrauliques à proximité du collecteur d'échappement non calorifugé



Tuyau souple d'huile



Tête de vis manquante sur la trappe de visite de la caisse à gazole bâbord

ENSEIGNEMENTS

Il est rappelé aux armateurs :

- qu'un défaut de maintenance peut se solder par des pertes de vies humaines et/ou de navires ;
- que les surfaces chaudes des collecteurs d'échappement des moteurs thermiques doivent être efficacement protégées par un revêtement calorifuge à enveloppe externe imperméable.

Il est recommandé :

- de remédier aux fuites de combustible dès qu'elles sont détectées ;
- d'éviter le passage de gaines, câbles électriques et tuyauteries de combustible à proximité immédiate des collecteurs d'échappement ;
- de ne pas disposer de tuyauteries souples sur les lieux de passage tels que les parquets, surtout lorsqu'elles véhiculent des hydrocarbures ;
- d'équiper les compartiments machines de tous les navires de pêche pontés, d'un système d'extinction fixe de l'incendie et d'une détection incendie.



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Tour Voltaire - MEDDTL - 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