



# Rapports d'investigations préliminaires

(1<sup>er</sup> quadrimestre 2010)

# ABORDAGE ENTRE LE NAVIRE DE PECHE *L'MITAIN* ET LA DRAGUE *OSTSEE*, LE 25 FEVRIER 2009 DANS LE CHENAL DE OUISTREHAM

## NAVIRES ET EQUIPAGES

*L'MITAIN* (CN 295 276) est un chalutier pêche arrière de 13 m. Construit en 1976, il est armé en 3<sup>ème</sup> catégorie par deux hommes d'équipage (un patron et un matelot).

*L'OSTSEE* (indicatif PBMV) est une drague de 4745 t de déplacement. Construite en 1994, elle est armée sous pavillon des Pays-Bas par douze hommes d'équipage (équipage en double composé d'Allemands et de Hollandais).

## LES FAITS

### Conditions météorologiques :

Vent de sud 7 nœuds, visibilité estimée à 400 m par la vigie de la capitainerie.  
Courant de flot portant au SE, inférieur à 1 nœud.

### Heures locales (UTC+1)

Le 25 février, *L'MITAIN* achève une marée de pêche au chalut, commencée la veille à 13h30. Il est à 27 milles dans le nord-ouest de Ouistreham lorsqu'il met en route retour à 04h30. Son cap est au 145° à 7,5 nœuds, sous pilote automatique, vers le chenal d'entrée de Ouistreham. La visibilité est réduite et son radar est en marche, réglé à 6 milles. VHF voie 16, table traçante (sans enregistrement), feux de route et corne de brume sont également en service. Le quart, assuré par le patron, est renforcé par le matelot. A 07h02, à proximité du chenal, contact VHF (voie 74) avec la vigie du port pour demande d'autorisation d'embouquer puis de s'accoster à couple du canot de sauvetage.

L'entrée est autorisée, sans plus d'information, mais *L'MITAIN* devra accoster à l'appontement des pêcheurs. *L'MITAIN* est alors en barre manuelle, allure moteur réduite, pour engainer, cap au 180° entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>ème</sup> couple de bouées (rapport de mer du patron).

Le patron et son matelot ne distinguent pas l'alignement d'entrée (la visibilité est estimée à 200 m par le patron). Le radar est sur l'échelle 1,5 mille et l'écran est saturé par la présence d'un ferry à la rampe. *L'MITAIN* a franchi le 2<sup>ème</sup> couple de bouées lorsqu'il voit surgir « une masse sombre ». La barre est mise à droite et le moteur débrayé.

A 06h55, la drague *OSTSEE* demande à la vigie l'autorisation de sortie pour vidage de son chargement (3900 m<sup>3</sup>) au large. Le chenal étant clair, l'autorisation est accordée. Le capitaine est présent en passerelle mais est occupé par des tâches administratives. Le second capitaine, assisté d'un opérateur, est de quart. Il juge que la visibilité est bonne et la vitesse est d'environ 10 nœuds sous pilote automatique. A environ 07h05, le second capitaine voit un navire de pêche en route inverse, « proche de la ligne des bouées rouges » et passe alors en barre manuelle. La vitesse est réduite et la barre mise toute à droite (rapport de mer du capitaine).

A environ 07h06 (heure du rapport *OSTSEE*), malgré les manœuvres d'évitement entreprises par *L'MITAIN* et *OSTSEE*, les 2 navires entrent en collision, dans le sud de la bouée 4, par leurs flancs bâbord respectifs. Dans sa manœuvre, la drague s'échoue dans l'est du chenal, à proximité de la bouée 4, puis se déséchoue par ses propres moyens à la faveur de la marée.

A 07h09, *L'MITAIN* informe la vigie de la collision.

A 07h10, le CROSS Jobourg est contacté par la vigie.

A 07h11, l'*OSTSEE* informe la vigie de la collision. Deux voies d'eau importantes sont constatées à bord du chalutier qui demande l'assistance du canot SNSM.

A 08h15, le chalutier franchit le sas assisté du canot SNS 091. Le capitaine de l'*OSTSEE* effectue une sauvegarde VDR qui s'avèrera inopérante.

## CONSEQUENCES

*L'MITAIN* : importants dégâts sur bâbord au niveau du gaillard et des tôles de bouchain. Semelle du portique arrachée.

*OSTSEE* : pas de dommages constatés durant l'inspection des différents espaces après l'échouement.

## CONCLUSION

Le risque d'abordage n'a pas été suffisamment appréhendé par les 2 navires, d'autant que les moyens disponibles (radars en service et contacts VHF établis avec la vigie de la capitainerie) permettaient de contrôler que le croisement pouvait s'effectuer dans le chenal avec la marge de sécurité nécessaire.

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

## ENSEIGNEMENTS

### *L'MITAIN* :

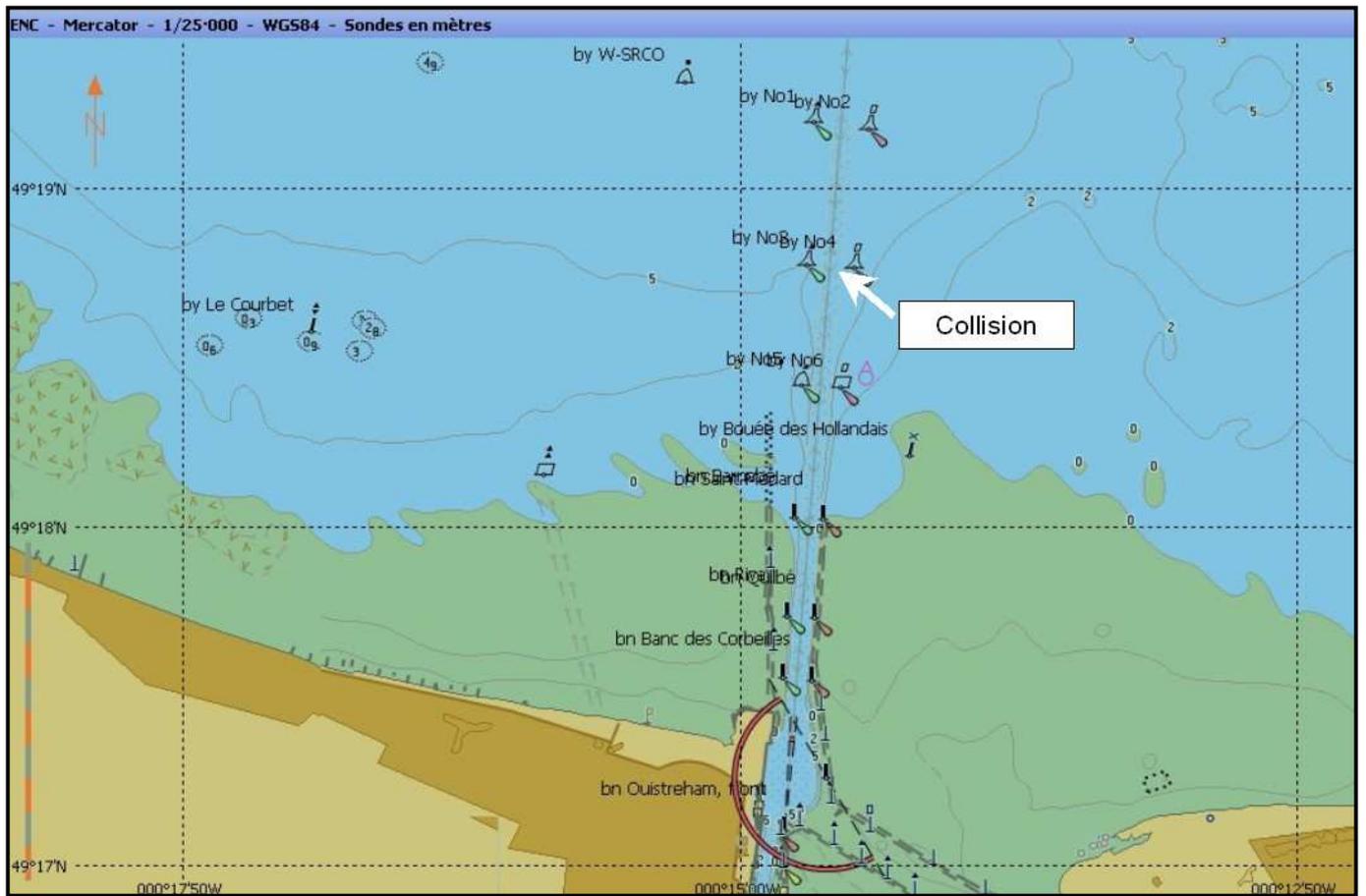
- Les carreaux en plexiglas de la timonerie n'offrent pas une bonne visibilité (prescription du CSN pour que ceux-ci soient changés).
- Un poste de télévision, placé sur tribord, obstrue également la visibilité (prescription du CSN pour que ce poste soit retiré de la timonerie).
- La durée de travail, *a priori* sans repos, est excessive et ne permet pas de conserver la vigilance nécessaire, notamment dans des conditions de navigation rendues difficiles par la visibilité réduite.
- Se signaler à l'entrée d'un chenal est une bonne pratique, bien qu'il n'y ait pas d'obligation.
- Interrogation sur le fonctionnement et le réglage du radar.

### *OSTSEE* :

- La visibilité est surestimée par l'officier de quart et en conséquence la vitesse n'est pas adaptée.
- Configuration et/ ou procédure de sauvegarde VDR par le bord à revoir.

### VIGIE DU PORT :

- L'information transmise à *L'MITAIN* par VHF aurait gagné à être complétée de la position de *l'OSTSEE* (et inversement).
- Les autorités concernées pourraient réfléchir à une organisation de type VTS (Vessel Traffic Service), d'autant que le chenal est fréquenté par des car-ferries de grandes dimensions.



# COLLISION BETWEEN THE FISHING VESSEL *L'MITAIN* AND THE DREDGER *OSTSEE*, ON 25 FEBRUARY 2009 IN THE CHANNEL OF OUISTREHAM HARBOUR

## VESSELS AND CREWS

***L'MITAIN*** : (CN 295 276) is 13 m long stern trawler. Built in 1976, she is manned by 2 crew-members (a skipper and a hand) and fitted out for the 3rd category (1).

***OSTSEE*** : (call sign PBMY) is a 4745 ton dredger. Built in 1994, she flies the Netherlands flag and she is manned by 12 crewmen (German master and cook, Dutch chief engineer, German and Dutch twinned functions : 2 chief mate, 2 second engineer and 5 MPR).

## FACTS

### Weather conditions :

Southerly wind, 7 knots, visibility estimated at 400 m by harbour control.

Flood tide, less than 1 knot, south-east.

### Local time (GMT + 1).

On 25 February, *L'MITAIN* was completing a trawling period which had began the day before at 1.30 pm. She was at 27 miles in the northwest of Ouistreham when she got underway homeward at 4.30 am. She was heading 145° at 7.5 kts, under autopilot control, towards Ouistreham entrance fairway. As the visibility was poor the equipment status was: radar on, range 6 miles, course tracing table on (recording off), navigation lights on, fog horn on. The skipper was on watch supported by his mate. At 7.02 am, in the vicinity of the channel, a VHF call had been made to the harbour control to ask for permission to enter the channel and to come alongside the rescue boat.

The entrance was granted, without additional information but *L'MITAIN* would have to go alongside at the fishing vessel wharf. *L'MITAIN* was then manually steered, at moderate speed to sheath in the entrance fairway, heading 180° between the 1st and the 2nd pair of buoys (according to the skipper's report).

Neither the skipper nor the mate could perceive the leading marks (the visibility was estimated at 200m by the skipper). The radar was on, range 1.5 miles, but the display was cluttered due to a ferry alongside at the ramp. *L'MITAIN* had just gone past the 2nd pair of buoys when a "dark blur" suddenly appeared. The helm had been put to starboard and the engine declutched.

At 6.55am, the dredger *OSTSEE* asked to the harbour control for permission to sail out in order to empty her loading (3900 m<sup>3</sup>) offshore. As the fairway was clear the permission had been granted. The master was on the bridge, but he was busy with admin tasks. The chief mate, supported by a lookout was on watch. He assessed the visibility as good and had adjusted the speed at 10 knots, steering under autopilot. At around 7.05 am the chief mate saw a meeting fishing vessel, "close to the red buoys line". He shifted then to manual steering. The speed had been reduced and the helm put hard a starboard (according to the master's report).

At around 7.06 am (*OSTSEE* report time), despite the manoeuvres to avoid collision undertaken by *L'MITAIN* and *OSTSEE*, the two vessels collided, in the south of Nr 4 buoy, on their respective port side. During her manoeuvre the dredger got stranded, in the vicinity of Nr 4 buoy. The flood tide refloated her.

At 7.09 am *L'MITAIN* informed the harbour control of the collision.

At 7.10 am Jobourg MRCC had been called by the harbour control.

At 7.11 am *OSTSEE* informed the harbour control of the collision.

Two important leaks had been noticed onboard the trawler that called the SNSM (2) rescue boat for assistance. At 8.15 am the trawler was past through the lock supported by the rescue boat SNS 091.

---

<sup>1</sup> Navigation regulation for vessel under French flag allowing to operate at less than 20 miles from the coast

---

<sup>2</sup> SNSM = RNLI French counterpart

*OSTSEE* master had saved data from the VDR but it revealed inefficient.

## CONSEQUENCES

***L'MITAIN*** : important damages on the port side forecastle and bilge. Gantry sole torn off.

***OSTSEE*** : No damage observ<sup>3</sup>ed during the inspection after the grounding.

## CONCLUSION

The collision risk had not been enough considered by the two vessels, even more so the operating devices (radars on, VHF calls with harbour control) would have allowed to make sure that the crossing could be performed in the channel with enough safety allowance.

*As the facts are well established, BEAmer will not undertake a maritime safety investigation.*

## LESSONS LEARNED

### ***L'MITAIN***

- The bridge Plexiglas window panes do not offer a good visibility (CSN (3) stipulated to change these)
- A television display, fitted on the starboard side, hampered the visibility (CSN stipulated to take it off the bridge).
- The working time, apparently without rest was too long and did not allow the crew to keep his watchfulness at the requested level, especially in such difficult navigational conditions due to a poor visibility.
- Although this is not mandatory, to report to the entrance of the channel is a good practice.
- The working and the setup of the radar are questionable.

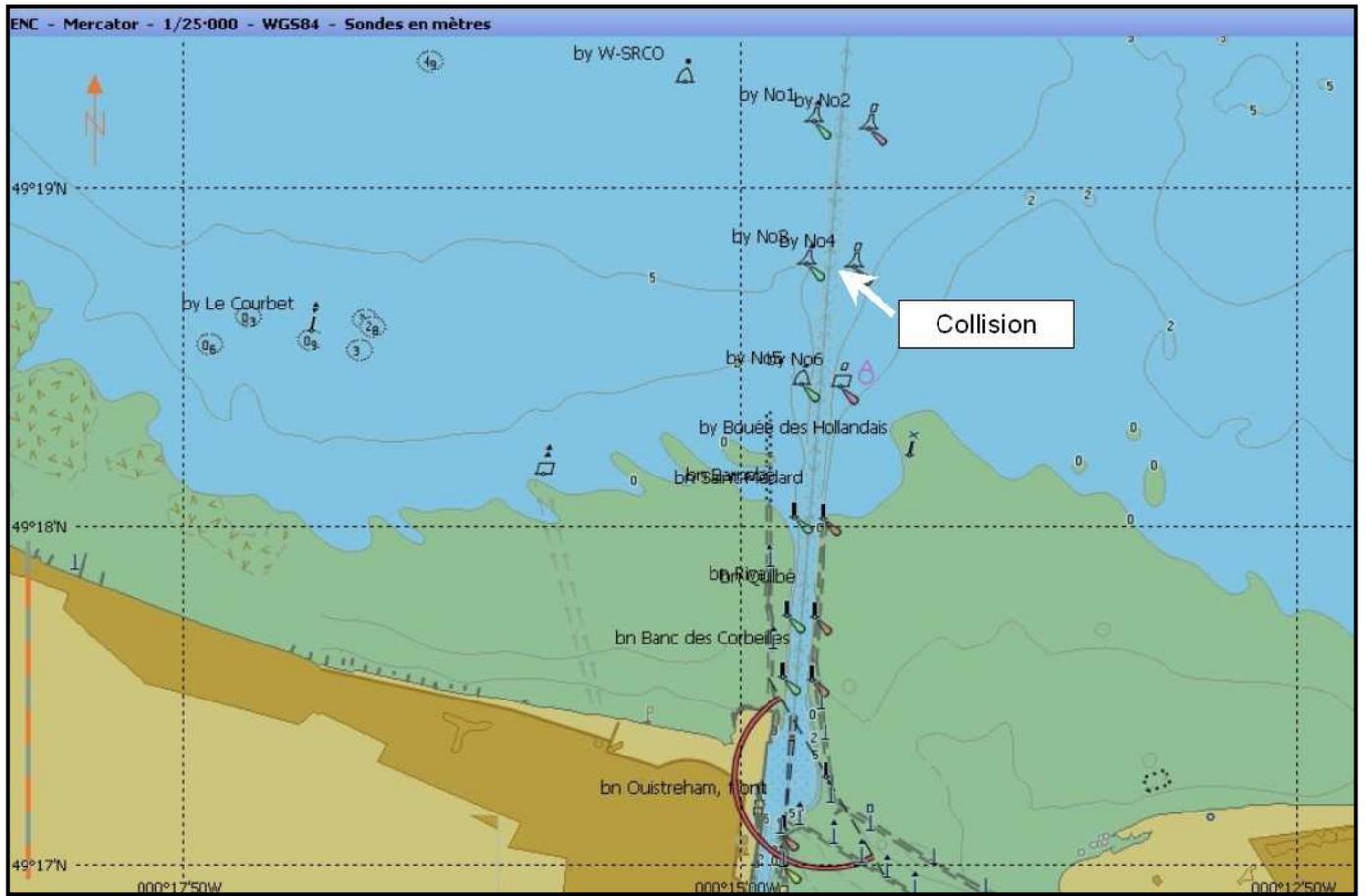
### ***OSTSEE***

- The visibility was over estimated by the officer of the watch and therefore the speed was not adapted.
- The VDR setup and / or the data saving procedure are / is to be reviewed by the crew.

### **HARBOUR CONTROL**

- During the VHF exchanges of information it would have been of great interest to give *L'MITAIN* *OSTSEE* position and intended movement (and vice versa).
- Authorities concerned may consider a VTS type organization, specially since the channel is frequented by large ferries.

<sup>3</sup> CSN : French counterpart for MCA inspection branch



## **INCENDIE ET NAUFRAGE DU *MARSOUIN* AU NORD-OUEST DES SABLES D'OLONNE, LE 25 FEVRIER 2009**

### **NAVIRE ET EQUIPAGE**

Le navire de pêche *LE MARSOUIN*, mis en service en octobre 2003, est immatriculé aux Sables d'Olonne. C'est un navire polyvalent en polyester. Longueur : 8,80 mètres – Jauge : 5,20 tx - Vitesse en route: 15 nœuds.

L'aménagement et l'équipement de la coque nue ont été réalisés par le propriétaire ; la timonerie est décalée sur tribord, avec une seule porte d'accès située à bâbord.

Appartenant au patron, il est armé à la petite pêche en 3ème catégorie. Son permis de navigation est valide jusqu'au 15 septembre 2009.

Lutte contre l'incendie :

Le navire est équipé de 2 extincteurs à poudre, accessibles de l'intérieur de la timonerie, de 2 bouteilles de CO<sub>2</sub>, accessibles de l'extérieur, et d'une manche avec lance rangée avec les extincteurs à poudre; la pompe est attelée au moteur de propulsion.

L'équipage est composé de deux marins qualifiés (maximum de personnes pouvant être embarquées).

### **LES FAITS**

#### **Conditions météorologiques :**

Vent Nord-Est force 4 à 5, bonne visibilité, temps orageux.

#### **Heures locales (UTC+1)**

**Le 22 mai 2009**

A son retour de pêche, le patron constate que le moteur de l'essuie-glace et son fusible sont grillés.

**Le 23 mai 2009**

Vers 04h10, navire à quai aux Sables d'Olonne, le patron effectue les contrôles de routine et la mise en route du moteur et des appareils de navigation. Aucune anomalie n'est constatée.

5 minutes plus tard, appareillage vers ses lieux de pêche.

Vers 04h40, *LE MARSOUIN* passe le phare des Barges et fait route au Nord-Ouest, vers les fonds à palangres. Le patron aperçoit les feux d'autres navires plus au large.

Vers 04h45, le patron enclenche le pilote automatique et règle l'allure moteur pour une vitesse de 15 nœuds.

Après s'être assuré au radar qu'il n'y a aucun écho de navires dans un rayon de 4 milles, il rejoint son matelot à l'arrière du navire pour l'aider à boëtter les palangres.

Assis à son poste de travail, il contrôle régulièrement que les alentours sont « clairs » de tout navire.

A partir de 05h00, son travail de préparation de la pêche terminé, le patron réalise qu'un incendie s'est soudainement déclaré à l'intérieur de la timonerie. Les appareils de navigation, sur tribord, sont en feu et l'incendie se propage rapidement avec une fumée noire. L'accès au caisson des extincteurs, en timonerie, n'est déjà plus possible, de même que le bouton « Détresse » de la VHF ASN.

Le moteur est débrayé et le navire reçoit le vent par le travers tribord. Peu de temps après le moteur cale.

Craignant qu'il prenne feu, le patron ramène le radeau de sauvetage sur l'arrière; puis le matelot déclenche son ouverture et le met à l'eau.

De retour vers la timonerie, le patron parvient à se saisir de la VHF portable et des gilets de sauvetage. Après avoir fermé les tapes de ventilation, il percute le CO<sub>2</sub>.

Le feu gagne les extérieurs et la lutte contre l'incendie s'avère impossible. Le patron et son matelot décident d'évacuer le navire ; ils enfilent leurs gilets de sauvetage, embarquent dans le radeau de sauvetage et s'écartent avec difficulté du navire en feu.

Le patron contacte le sémaphore de St-Sauveur sur la voie 16 de sa VHF portable.

A 05h10, réception du MAYDAY par le CROSS Etel.

Le radeau de sauvetage est « aspiré » vers *LE MARSOUIN* et les deux marins doivent lutter pour l'en écarter.

A 05h15, diffusion du MAYDAY RELAY, les navires de pêche *LE CORSE* et *L'HEXAGONE* se déroutent vers *LE MARSOUIN*. Mise en œuvre de l'hélicoptère Marine nationale.

A 05h40, les deux naufragés embarquent à bord de *L'HEXAGONE*.

A 06h40, mise en œuvre SNS 061 pour sécuriser la zone et remorquage éventuel.

A 07h00, *LE CORSE* signale que *LE MARSOUIN* a sombré à la position : 46°32,88 N – 001°56,065 W. Le navire ne sera pas renfloué

## CONSEQUENCES

Perte du navire.

## CONCLUSION

L'origine de l'incendie est probablement due aux dommages constatés la veille sur le moteur d'essuie-glace et son alimentation électrique ;

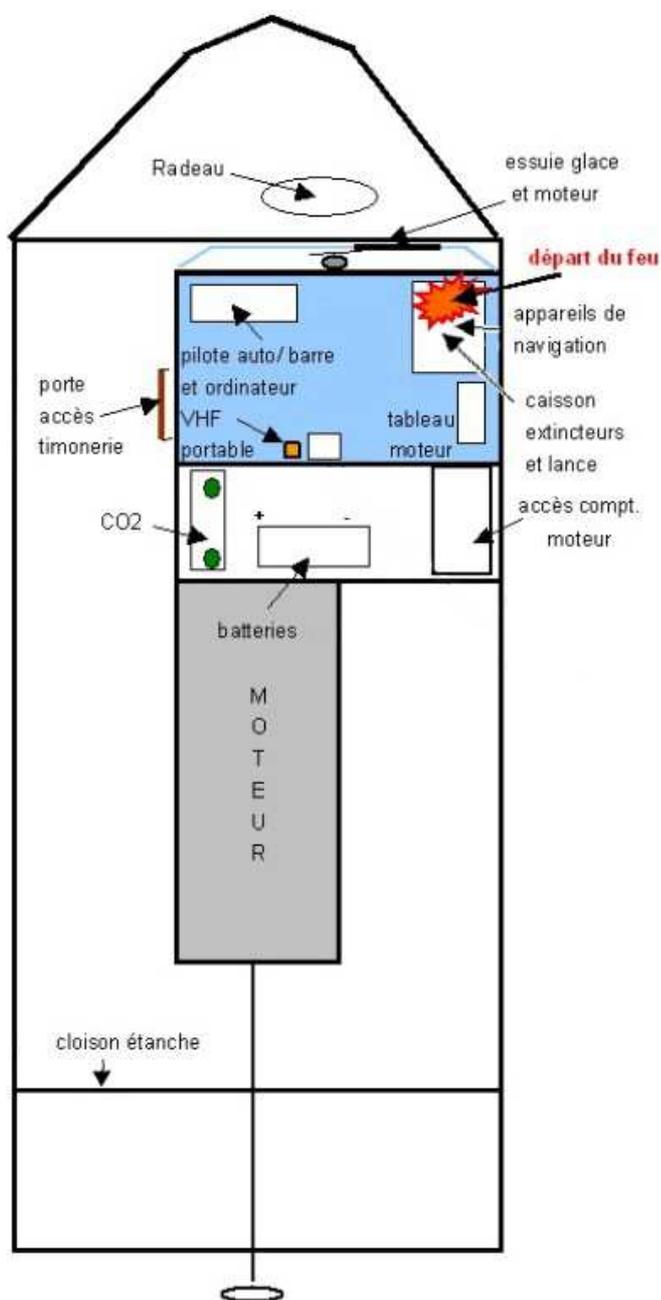
Le patron étant absent de la timonerie à ce moment, la constatation du départ du feu (odeur, fumée...) a été retardée;

Il n'y a pas d'alarme de détection incendie (rapport de visite périodique) ;

La concentration d'appareils électroniques et le matériau de construction ont contribué à la rapidité de propagation du feu ;

L'équipage s'est rapidement retrouvé démuné de moyens de lutte contre le feu, pour des raisons d'accessibilité. De plus, l'arrêt du moteur a rendu impossible l'emploi de la pompe attelée et de la lance à incendie.

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



## ENSEIGNEMENTS

Il serait souhaitable de pouvoir accéder aux extincteurs par l'intérieur et par l'extérieur de la timonerie.

# CHAVIREMENT DU NAVIRE DE PÊCHE *LE BRISANT* A PROXIMITÉ DU CAP DE LA HAGUE, LE 5 AVRIL 2009

## NAVIRE ET EQUIPAGE

Navire de pêche polyvalent construit en 2001 - Coque en aluminium avec réserve de flottabilité - Longueur : 8,49 m - Largeur : 3,26 m - Franc-bord : 325 mm - Jauge : 7,04 tx. Propulsé par un moteur de 110 kW - Immatriculé à Cherbourg.

Le résultats de l'expérience de stabilité et de l'essai de traction du vire-casier réalisés à la mise en service (500 kg en pontée + 500 kg engins de pêche) sont conformes à la réglementation.

Equipage : Le patron est seul à bord. Agé de 38 ans, il est propriétaire du navire depuis 2 ans. Titulaire du CAM pêche et du certificat de motoriste à la pêche, il navigue à la pêche depuis 1986.

## LES FAITS

### Conditions météorologiques et marée :

Vent de sud 6 nœuds, mer peu agitée, légère houle de Nord-Ouest ; Pleine mer Cherbourg : 06h10, coeff. 52.

### Heures locales (UTC+2)

Vers **08h00**, *LE BRISANT* est sur ses lieux de pêche à proximité du Cap de La Hague. La première filière de casiers est mouillée par 52 mètres de fond.

Peu de temps après, le patron commence à virer ses filières. La vitesse du navire est quasi nulle, bout au courant d'environ 1 nœud et portant à l'Est. 18 casiers sont virés et mis à bord, le 19<sup>ème</sup> est encore dans l'eau à quelques mètres de la coque lorsque le dernier casier reste croché au fond. Sous l'effet de la tension sur la filière, le bout décapèle du vire-casier et commence à filer vers le fond. Un casier se coince dans la rambarde, à l'arrière du navire. Le navire se met alors en travers du courant. Le patron se précipite à l'arrière et tente de couper le bout, mais le navire chavire rapidement. Le patron est précipité à la mer, puis entraîné vers le fond par la chaîne d'ancre, stockée sur le pont. Il réussit à se dégager, à remonter à la surface, puis sur la coque.

Un plaisancier britannique se trouvant à proximité alerte le sémaphore de La Hague.

A **09h29**, le CROSS Jobourg est alerté par le sémaphore de La Hague.

A **09h31**, le naufragé est récupéré par le plaisancier à bord de *LA SARCELLE*. Le navire est remorqué à Cherbourg par la SNS 067.

## CONSEQUENCES

Environ 2 mois d'immobilisation du navire.

Par la suite, en mai 2009, les résultats satisfaisants de la visite spéciale du navire, après travaux de remise en état (expérience de stabilité, contrôle de fonctionnement de la soupape de décharge du vire-casier, essai de traction à 600 kg sur point fixe sans engager le livet de pont) ont permis de maintenir le permis de navigation.

## CONCLUSION

- Le casier coincé dans la rambarde n'a pas permis de réduire suffisamment la tension exercée par la filière crochée au fond. De ce fait, le navire a été soumis à une traction et à une perte de stabilité supérieures aux limites testées au cours des visites de sécurité.
- *LE BRISANT* est doté d'une réserve de flottabilité le rendant « insubmersible », au moment du chavirement le radeau de sauvetage ne s'est pas gonflé.
- *LE BRISANT* est équipé de dalots de décharge ouverts, sans anti-retour.
- Le patron portait un VFI. Pris par la ligne de mouillage, il a été entraîné vers le fond.
- Le patron portait une balise individuelle, lorsqu'il a voulu la déclencher, elle lui a échappé des mains.

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



## ENSEIGNEMENTS

Le système réglementaire de déclenchement des radeaux est inadapté pour ce type de navire.

Le port du VFI a limité les conséquences du chavirement.

## ECHOUEMENT DE LA VEDETTE A PASSAGERS *L'AIGLON* DANS LE NORD-NORD-EST DE LA POINTE DE CHASSIRON (ILE D'OLERON), LE 11 AVRIL 2009



### NAVIRE ET EQUIPAGE

*L'AIGLON* est une vedette de 18,30 m, assurant le transport de passagers pour des promenades (Société Oléron Evasion).

Construite en 1973 (coque en bois), son tirant d'eau est de 1,20 m - Propulsion par deux moteurs Caterpillar de 265KW - 2 t de carburant – Immatriculée à La Rochelle.

Capacité passagers : 95 personnes. L'équipage est constitué d'un patron et d'un mécanicien.

### LES FAITS

#### Conditions météorologiques et marée :

Sémaphore de Chassiron : mer agitée, force 4 (force 2 à 3 selon le patron). La houle atteint 2 m. Vent au 320, 14nds, visibilité 20 Km. Marée de coefficient 96, basse-mer à 13 heures.

#### Heures locales (UTC+2)

*L'AIGLON* appareille à **8H30** du port de la Côtinière (Île d'Oléron) pour une sortie de pêche en mer avec six passagers.

Vers **11h00**, le navire est en pêche, moteurs en marche, mais débrayés, à moins d'un mille de la côte. Il dérive vers l'Est lorsque les deux moteurs s'arrêtent simultanément. L'équipage tente de les redémarrer et seul le moteur bâbord redémarre durant une trentaine de secondes. Le mécanicien constate que le gazole n'arrive pas aux injecteurs, bien que le circuit d'alimentation soit correctement disposé. L'ancre est mise à l'eau mais ne tient pas ; les passagers capèlent leurs gilets de sauvetage.

A **11h51**, *L'AIGLON* informe le CROSS Etel de son avarie par VHF voie 16. Poussé par la houle, le navire s'échoue par 46°03',5 N et 001°23',4 W, soit à environ 600 m dans le Nord-Nord-Est de la Pointe de Chassiron.

A **11h54**, la vedette de Gendarmerie P613, sur zone pour une opération SAR, se rend à proximité de *L'AIGLON*.

A **11h56**, message PAN.

A **12h03**, le P613 signale que les conditions de mer ne lui permettent pas de suffisamment s'approcher pour prendre *L'AIGLON* en remorque.

De **12h20** à **12h39** les six passagers et l'équipage sont évacués en deux rotations par l'hélicoptère de la Protection Civile Dragon 17, mobilisé pour la même opération SAR que la P613.

A **14h10**, le navire est drossé à la côte et commence à se disloquer.

## CONSEQUENCES

Perte totale du navire.

## CONCLUSION

Aucun radeau de sauvetage n'a été mis à l'eau. Dans l'attente des secours, le patron a jugé que les passagers seraient plus en sécurité sur le navire qu'à bord d'un canot pneumatique soumis à la mer dans les brisants.

Les filtres à combustible ont été remplacés 1 mois avant l'accident.

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

## ENSEIGNEMENTS

Un accident grave a été évité grâce aux bonnes réactions de l'équipage, à l'absence de panique des passagers malgré une mer agitée, et à la proximité des secours.

Les caisses et le circuit du combustible doivent faire l'objet d'une maintenance régulière (vidange, nettoyage, purges).

# ECHOUEMENT DU LIGNEUR *STERNE 2* EN RADE DE BREST

## LE 18 AVRIL 2009

### NAVIRE ET EQUIPAGE



Navire de pêche en bois construit en 1983.

Longueur : 9 m - Jauge : 5,51 tx – Propulsé par un moteur de 113 kW - Immatriculé à Brest.

Le *STERNE 2* pratique la pêche à la ligne et à la palangre, ciblée sur le lieu et le bar. Il est également équipé d'un chalut à lançon (appât conservé à bord dans un vivier). Selon la saison, il fréquente les abords d'Ouessant et de Sein.

Il est habituellement au mouillage au Porz Meur, à Plougastel Daoulas. La pêche est vendue chaque jour à la criée de Brest.

Le *STERNE 2* est en bon état général, bien équipé en matériel de navigation.

Dernière visite de sécurité le 2 juin 2008, valide un an pour une navigation en 3ème catégorie.

Le patron est âgé de 52 ans. Conformément à la décision d'effectif, le navire est armé par un patron-mécanicien, seul à bord.

Titre STCW : chef mécanicien navires de moins de 250 kW. Qualification marine marchande : certificat de capacité. Visite médicale à jour.

### LES FAITS

#### Conditions météorologiques et marée :

Le 18 avril à 06h00 : visibilité inférieure à 100 mètres - vent faible d'Est-Sud-Est - mer peu agitée - basse-mer de coefficient 29.

### Heures locales (UTC+2)

A **06h00**, le *STERNE 2* quitte son mouillage de Porz Meur pour se rendre à Camaret pêcher le lançon et poser des palangres. Selon son habitude, dès l'appareillage, le patron enclenche le pilote automatique, cap à l'Ouest, malgré la faible visibilité.

Peu de temps après le *STERNE 2* talonne sur les roches de la Pointe de l'Armorique, situées à environ 300 mètres de son mouillage. Le patron se rend compte que le pilote automatique a « décroché » et que le navire a dérivé, cap au Sud. Constatant une voie d'eau et craignant que le navire ne coule, le patron échoue *STERNE 2* sur la plage de galets proche de Porz Meur.

A **06h02**, le patron avertit le CROSS Corsen par VHF voie 16.

A **06h12**, le CROSS Corsen met en œuvre le canot SNSM 097.

A **06h30**, avec l'aide de plaisanciers locaux, le patron débarque le matériel électronique du *STERNE 2*.

A **07h16**, le canot SNSM arrive à proximité du *STERNE 2* et constate l'impossibilité de le déséchouer.

Vers **08h00**, le patron colmate la brèche et le *STERNE 2* sera déséchoué à la pleine-mer.

Il n'y a pas eu de pollution.

### CONSEQUENCES

Trois bordés enfoncés à bâbord, deux impacts sur la quille et bande molle en partie arrachée.

L'électricité du moteur est à remplacer.

### CONCLUSION

Le patron possède les qualifications et l'expérience requises.

Bon fonctionnement du pilote automatique non contrôlé dans les premières centaines de mètres, après l'appareillage.

Pas de veille radar alors que la visibilité est réduite.

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

## ENSEIGNEMENTS

Cet échouement résulte d'une absence de suivi de la navigation.

## **CHAVIRAGE D'UNE EMBARCATION OSTREICOLE AUX ABORDS DE L'ILE D'AIX LE 27 AVRIL 2009 (UNE VICTIME)**

### **NAVIRE ET EQUIPAGE**

Le *BOUDU* est une lasse ostréicole immatriculée à La Rochelle, n° 726 365 - Armée en 4ème catégorie - Longueur : 8,63 m - Largeur 2,03 m - Hauteur du bordé : 0,75 m (0,87 m à l'aplomb du caisson avant) - Pont de chargement : 6 m x 1,66 m - Double fond d'environ 185 mm - Construction en tôle d'aluminium de 6 mm - Propulsion : moteur hors-bord de 85 cv, manœuvré sans commande déportée.

Un caisson non étanche est situé à l'avant. Les compartiments assurant la flottabilité sont constitués par le double-fond (de la cloison étanche du caisson AV au tableau AR).

Chargement : constitué de 4 casiers (hauteur des casiers : 1,71 m), comportant chacun environ 90 coupelles à naissain ; l'ensemble pèse environ 1,28 t (la charge maximale autorisée est de 1 t). Avec ce chargement, le patron estime que l'enfoncement de l'embarcation est de 30 cm (aucune marque d'enfoncement maximum n'est visible sur la coque).

Equipage :

- le patron, également propriétaire : certificat de capacité délivré en mars 83 ;
- un marin.

### **LES FAITS**

#### **Conditions météorologiques et marée :**

Sémaphore de Chassiron : mer agitée, vent de SW 19 nds - visibilité : 6 km – marée montante coeff. 97.

#### **Heures locales (UTC+2)**

Vers 11h00, le *BOUDU* appareille à destination des parcs situés dans le sud de l'île d'Aix.

Vers 14h30, après avoir embarqué les coupelles, il quitte la zone des parcs; le moteur de l'embarcation tourne au ralenti.

Peu après, une vague plus forte que les précédentes frappe le *BOUDU* sur tribord.

La charge glisse sur bâbord et provoque le chavirage de l'embarcation ; les deux hommes sont projetés à la mer et la charge chute par 1,50 m de fond.

Peu après, une vague plus forte que les précédentes frappe le *BOUDU* sur tribord. La charge glisse sur bâbord et provoque le chavirage de l'embarcation ; les deux hommes sont projetés à la mer et la charge chute par 1,50 m de fond.

L'embarcation reste positionnée sur les casiers. A cette heure de la marée, la hauteur d'eau monte rapidement.

Malgré les efforts du patron, le marin, coincé sous la charge, ne peut être sauvé.

### **CONSEQUENCES**

Décès d'un marin.

### **CONCLUSION**

L'absence de marque d'enfoncement ne permet pas d'évaluer une éventuelle surcharge.

Le chargement, constitué de cadres métalliques directement posés sur le pont n'est pas saisi et ripe facilement.

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

## ENSEIGNEMENTS

- Lorsque l'embarcation faite route, l'équipage devrait, autant que possible, se maintenir à l'écart du chargement.
- Le CSN de La Rochelle préconise de placer les compartiments assurant la flottabilité dans les bordés, en procédant à un coffrage des pavois (disposition adoptée pour les constructions les plus récentes).
- La stabilité pourrait être améliorée par ballastage des double-fonds, au moyen d'une petite pompe autonome (pompe manuelle en cas d'absence de batterie).
- L'embarcation étant non pontée, un saisissage des casiers, même sommaire, éviterait tout ri-page du chargement.



## INCIDENT AU HALAGE SUR CALE DU NAVIRE DE PÊCHE *MAR DE MARIA* LE 12 JUIN 2009 A NOUMEA



### NAVIRE ET EQUIPAGE

Navire de pêche sous pavillon espagnol, construit en 2003. Tonnage brut : 607 ; longueur ht : 43,00 m ; longueur entre pp : 37,86 m ; largeur : 9,00 m ; tirant d'eau (TE) maxi : 4,05 m. Propulsion : un moteur diesel de 1140 kW avec réducteur et hélice à pas variable.

Vitesse en service : 14 nœuds.

Officiers espagnols et équipage indonésien, à l'exception du chef cuisinier sénégalais, seul membre d'équipage à parler français et espagnol.

Les officiers ne comprennent quasiment pas l'anglais.

### LES FAITS

#### Heures locales (UTC+11)

Le **12 juin 2009**, le *MAR DE MARIA* doit monter sur la cale de halage pour effectuer des réparations au niveau de la ligne d'arbres et du presse étoupe.

**07h00** : Pilote à bord, le navire appareille de la grande rade de Nouméa vers la petite rade où se trouve la cale de halage.

**08h00** : Le navire entre en petite rade et croche le remorqueur par l'arrière.

**08h10** : Le navire se présente devant la cale de halage. Trois voiliers mouillés en zone interdite sont quasiment dans l'axe de présentation. Ils gê-

neront la manœuvre du navire dans sa présentation sur le ber.

**08h30** : Le navire est accosté tribord à la passerelle du chariot de la cale, en attente de sa remontée. Les plongeurs effectuent une première inspection de la coque.

**08h45** : Les plongeurs constatent que le TE AV du navire est de 3,40 m au lieu des 2,50 m annoncés par le capitaine. Le navire est trop enfoncé de l'avant pour pouvoir franchir les cales de la ligne de tins, préparée pour un TE de 2,5 m à l'AV et 3 m d'assiette. Le navire est reculé de quelques mètres pour ne pas toucher la ligne de tins. Le responsable de la cale et les plongeurs décident d'attendre la pleine-mer de 10h20 pour positionner le navire. Trois tire-fort (1,8 t de résistance) sont disposés de chaque bord pour centrer le navire.

**10h30** : En accord avec les plongeurs, le chariot est hissé.

**10h45** : L'étrave du navire s'échoue en premier. Le chariot est arrêté ; les plongeurs constatent qu'il manque environ 1 m pour que le talon de la quille touche la ligne de tins.

Le hissage est néanmoins repris et la tension des tire-fort ajustée en continu pour conserver le navire droit, au dessus de la ligne de tins et dans l'axe de la cale.

**11h00** : Le navire a pris de la gîte sur tribord, et les tensions exercées sur les tire-fort s'avèrent insuffisantes pour le redresser. Les plongeurs et le responsable de la cale décident alors de redescendre un peu le chariot pour redresser le navire.

**11h15** : Navire redressé, droit dans l'axe, le chariot est à nouveau hissé pour échouer l'arrière avant de pouvoir caler le navire : aucun ber compatible avec la forme de carène n'est disposé sur le chariot.

**11h20** : Le navire a repris une petite gîte sur tribord. Le chariot est toujours en translation quand les 3 tire-fort de bâbord cassent brutalement. Le navire, non maintenu par un ber, se couche sur son flanc tribord en s'appuyant sur la passerelle de la cale qui subit une

importante déformation. Le navire prend une gîte d'environ 30°.

**11h25** : La marée est descendante depuis une heure. L'équipage quitte le navire précipitamment, certains en sautant à l'eau : le chariot est loin d'être hors d'eau.

## CAUSES

### Le navire et l'équipage :

Lors du transit du navire entre la grande rade et la petite rade du port de Nouméa, le pilote a noté que la stabilité transversale du navire semblait très faible, le navire « saluant » fortement à chaque sollicitation de la barre. Ceci n'est pas étonnant, le navire devant être « le plus léger possible », avec une assiette proche de la pente de la cale.

Le capitaine et ses officiers ne parlent pas anglais (ni même « l'anglais OMI »). Le cuisinier sénégalais sert d'interprète, mais celui-ci ne connaît naturellement pas les termes techniques français et ne peut donc les traduire correctement en espagnol.

La préparation du navire a pu être sommaire, du fait de l'incompréhension entre gens de terre et équipage.

### L'échouage en cale :

La compatibilité du navire (forme de carène nécessitant un ber, assiette très différente de celle requise, perte de stabilité pendant l'échouage) avec l'infrastructure (caractéristiques de la cale et résistance des tire-fort) est mal évaluée par le responsable de la cale.

## CONSEQUENCES

Le navire s'est couché en quelques secondes. Par chance, il est parti sur tribord et a été arrêté par la passerelle de la cale.

Il n'y a eu aucun blessé au cours de cet incident.

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

## ENSEIGNEMENTS

Ce genre d'opération requiert une préparation du navire adéquate, telle que spécifiée par l'autorité portuaire.

La stabilité transversale du navire est dégradée par les contraintes de poids et d'assiette du navire avant échouage sur la ligne de tins.

Les procédures de sécurité pour le hissage du chariot et l'affectation des responsabilités sont à clarifier.

Les difficultés de communications entre le bord et le personnel de terre ont créé une situation à risque.

## INCENDIE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER *AR VAG II* LE 19 JUIN 2009 A 30 MILLES DANS L'OUEST DE PENMARC'H



### NAVIRE ET EQUIPAGE

L'*AR VAG II* (GV 730721) est un chalutier pêche arrière construit en 1989 – Longueur : 24,90 m – Jauge : 124,65 Tx – Propulsé par un moteur de 442 KW - Energie : Diesel auxiliaire de 75 kW et alternateur de 48 kW - Alternateur de 60 kW attelé au moteur principal par courroie.

Dernière visite de sécurité : 17 septembre 2008, valide pour une navigation en 2<sup>ème</sup> catégorie jusqu'au 2 juillet 2009

L'équipage est expérimenté :

- Patron armateur, 55 ans : qualification marine marchande de patron de pêche (1980) et de lieutenant de pêche (1976)
- Mécanicien, 52 ans : titre STCW de mécanicien 750 kW et certificat de formation de base à la sécurité délivrés en 2001 – qualification marine marchande de patron de pêche (1982) et de lieutenant de pêche (1978)
- Trois matelots de nationalité portugaise, dont un lieutenant de pêche

Tous sont à jour de leur visite médicale.

### LES FAITS

Conditions météorologiques :  
Vent 330/15nds, mer peu agitée, visibilité 15 km.

#### Heures locales (UTC+2)

Le 19 juin, vers 16h00, le mécanicien est de quart en timonerie, navire en route pêche à environ 30' dans l'ouest de la Pointe de Penmarch. Les appareils de navigation s'arrêtent alors les uns après les autres, le régime moteur diminue et un « black-out » survient. Le navire, privé d'énergie, devient ingouvernable.

L'homme de quart quitte la timonerie, se dirige vers le compartiment machine et voit des flammes à l'entrée du compartiment. Il alerte l'équipage. Le patron ordonne alors à l'équipage de se rendre sur le pont supérieur avec les combinaisons de survie et les gilets des sauvetage. Le moteur de propulsion est toujours en route.

A 16h13, le patron alerte le CROSS Corsen.

Par la suite, le patron et le mécanicien ferment les accès au compartiment machine ; ils constatent que la ventilation ne fonctionne plus. La commande à distance de fermeture des cuves à gazole est, aux dires du patron, actionnée.

Le patron et le mécanicien ont l'impression que la 1ère bouteille de CO<sub>2</sub> s'est déclenchée automatiquement.

La 2ème bouteille de CO<sub>2</sub> est percutée manuellement.

A 16h16, l'hélicoptère de la Marine Nationale se dérouta sur la position.

A 16h18, message PAN et mise en œuvre d'importants moyens aériens et maritimes pour évacuer l'équipage.

Le lendemain à 04h20, l'AR VAG II sombre à la position 47°45',38 N – 005°06',03 W.

## CONSEQUENCES

Perte du navire

## OBSERVATIONS

- La veille du naufrage, l'alternateur attelé a été débarqué pour réparation (fils fondus provoquant des défauts d'isolement). Seul le Diesel auxiliaire était donc disponible. Ce moteur entraînait également la pompe hydraulique.
- L'entreprise assurant la maintenance avait signalé au patron que l'alternateur du moteur auxiliaire ne fournissait plus sa puissance nominale, d'où risques de surcharge si tous les appareils électriques du bord étaient en service simultanément.

- Le patron et le mécanicien ont déclaré que ce Diesel-alternateur était utilisé fréquemment sans problèmes.
- Les portes du compartiment moteur étaient ouvertes afin de limiter la montée en température du Diesel-alternateur (refroidissement par air).
- Mauvaise appréciation du patron et du mécanicien quant à l'évolution de la situation (le CO<sub>2</sub> ne peut être déclenché que manuellement, efficacité de la fermeture à distance du combustible non contrôlée, le moteur principal est toujours en route au moment de l'évacuation).

## CONCLUSION

- L'incendie est vraisemblablement dû à une surcharge (non prise en compte) de l'alternateur du moteur auxiliaire.
- Régulation de température difficile pour les moteurs à refroidissement par air dans des compartiments exigus.
- Méconnaissance par l'équipage des actions à entreprendre et des moyens de lutte en cas d'incendie.
- Absence de détection incendie (non exigible à la date de la pose de la quille).

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

## ENSEIGNEMENTS

Nécessité d'un entraînement aux situations d'urgence.

## ECHOUEMENT ET NAUFRAGE DU FILEYEUR *ARMANDO* A 23 MILLES AU LARGE DE CAYENNE, LE 24 JUIN 2009 (1 BLESSE GRAVE)



### NAVIRE ET EQUIPAGE

L'*ARMANDO* est un fileyeur en bois construit en 1978 - Longueur : 14,60 m - Largeur 4,10 m – Jauge brute : 25,83 tx - Propulsion : 41 kW.

Immatriculé à Cayenne, il appartient à un armement local - Armé en 3ème catégorie.

Le permis de navigation et le certificat de franc-bord ont été exceptionnellement renouvelés jusqu'au 4 juillet 2009 (visite annuelle du 3 juin 2009).

Bon fonctionnement des appareils de navigation (testés par le Centre de Sécurité des Navires Antilles – Guyanne), mais nombreuses prescriptions dont une concernant la carte de navigation.

Equipage de nationalité brésilienne : le patron, 53 ans, dérogate (pas de qualifications STCW et marine marchande), et quatre matelots.

### LES FAITS

#### Conditions météorologiques :

SITREP : vent Est-Nord-Est force 4, mer peu agitée, visibilité 10 milles.

Rapport du patron : forte dégradation de la visibilité due à la pluie, mer agitée.

#### Heures locales (UTC - 3)

En début de matinée, l'*ARMANDO*, en pêche depuis la veille, est en route retour à destination de Cayenne (le patron a anticipé le retour d'une demi-journée, du fait d'une bonne pêche et du manque de glace à bord).

Le temps se dégrade rapidement et la position du navire n'est pas connue avec précision, le GPS et le sondeur étant hors d'état de fonctionner depuis le 20 juin 2009. Le patron navigue au compas et sans visibilité, sans réaliser qu'il se dirige vers les hauts-fonds de l'îlot du Petit Connétable. Il aperçoit les rochers alors qu'il est trop tard pour modifier le cap et casser l'erre du navire, bien qu'il batte en arrière. L'*ARMANDO* est drossé à la côte sans que le patron réussisse à donner l'alerte par VHF.

Deux des marins ont réussi à mettre le radeau de sauvetage à l'eau et à monter à bord, semble-t-il sans avoir reçu d'ordre du patron.

Le patron et les deux autres marins se jettent à l'eau et réussissent à gagner l'îlot. Peu après, les marins du radeau répondent aux appels du patron, inquiet de ne pas les voir.

Rapidement, l'*ARMANDO* commence à se disloquer.

A **10h00**, le MRSC Cayenne est alerté par le *PAPIJO*, un navire à passagers qui a aperçu des feux de détresse, tirés du radeau. Le patrouilleur de la Gendarmerie Maritime P623 est également alerté.

A **10h19**, le P623 rend compte de la situation au MRSC.

A **10h31**, les cinq naufragés sont à bord du P623. L'un d'eux souffre d'une forte hémorragie à la tête.

## CONSEQUENCES

Un blessé grave.

Un navire en perte totale.

## CONCLUSION

Le navire a, semble-t-il, appareillé avec des appareils de navigation défectueux.

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

## ENSEIGNEMENTS

L'accident aurait pu être évité en stoppant dès les premiers grains, dans l'attente d'une éclaircie.

# FEU ELECTRIQUE A BORD DU CAR FERRY *ILE DE BEAUTE* LE 22 AOÛT 2009

## NAVIRE ET EQUIPAGE

L'*ILE DE BEAUTE* est un navire ROPAX de JB 20564 ; longueur entre PP 147,3 m ; Propulsion : 4 P 22963 kW, deux lignes d'arbres ; 5 DA 4895 kW, un GE secours 400 kW ; N° IMO 7715379 ; Date de pose de la quille 18/06/1979, chantier DUBIGEON NANTES ; Immatriculation 479 235 H MARSEILLE ; Armateur SNCM.

Nombre maximal de personnes à bord : 1800 dont 140 membres d'équipage.

## LES FAITS

### Heures locales (UTC+2)

Samedi 22 août 2009, à 23h00, position : 37°54.8 N / 003°16,7 E (zone du MRCC PALMA DE MAJORQUE), déclenchement d'une [Alarme incendie](#), zone du Groupe électrogène de secours. Démarrage du GES, Black-out suspecté.

Après réaction, coordination, investigation et lutte, à 00h47 le 23 août, le navire est sous contrôle sans perte d'énergie électrique à partir du tableau principal électrique, sans perte de propulsion ni situation dégradée en matière de sécurité de la navigation et dispositifs navire. Seuls les équipements dont la distribution électrique dépend du tableau de secours sont affectés. Des mesures provisoires pour rétablir partiellement ces alimentations sont mises en place avec succès.

Le navire poursuit sa route à vitesse normale.

A 08h11, le cadre d'astreinte de l'armement, avec l'accord du capitaine, demande au CROSS La Garde d'informer le CSN de Marseille de l'avarie du navire.

Le navire est amarré à quai à Marseille à 17h17, le 23 août.

## CONSEQUENCES

Suite au début d'incendie ayant affecté une cellule du tableau électrique de secours, le navire a connu

des situations dégradées sur certains appareils alimentés par le tableau électrique de secours. Certains de ces appareils, jugés sensibles au sens du Code ISM, ont fait l'objet de mesures d'alimentation provisoire en énergie électrique.

La réaction de l'équipage et les dispositions techniques (navire non AUT) ont permis de garder le contrôle du navire et de l'amener à bon port, en temps voulu, sans danger pour les 1436 passagers et l'équipage.

## CONCLUSION

Au cours de l'investigation du *BEA*mer du 8 octobre 2009, il est apparu que le tableau de secours, notamment depuis la jumboisation du navire en 1990, est utilisé comme un tableau secondaire pour alimenter, en permanence, certains dispositifs non sensibles. Parmi ces dispositifs figure l'ascenseur de service (ou ascenseur machine), matériel constamment utilisé et dont le disjoncteur est très probablement à l'origine du feu électrique du tableau de secours. (analyse de la société SCHNEIDER).

Cette utilisation du tableau électrique de secours s'écarte de l'esprit de la SOLAS (Chap. II-1, Partie D, règles 40 à 45), repris dans la division 221 : En effet, seule une utilisation temporaire et exceptionnelle de la génératrice de secours est envisagée (221-II-1/43 § 1.4), ceci bien que le tableau de secours soit alimenté en permanence par le tableau principal (221-II-1/43 §5.4).

Le capitaine, via le chef mécanicien, a informé le cadre d'astreinte de la Compagnie à 00h34 d'un « incendie/avarie majeure ». 4 minutes après ce message, le chef mécanicien est à nouveau en contact avec le cadre d'astreinte et à 00h47, lors d'une nouvelle conversation entre l'astreinte compagnie et le capitaine, il est mentionné « pas d'urgence, situation maîtrisée ».

Toutefois, même si la situation a rapidement été jugée sous contrôle par le capitaine, l'information due à l'Administration en charge du pavillon n'a été

effectuée qu'à 08h11. Cette information a été donnée au CROSS Lagarde qui l'a retransmise vers le cadre d'astreinte « Sécurité Maritime » de la Direction des Affaires Maritimes.

Une information précoce (au plus tard vers 00h47) aurait été souhaitable afin de mieux respecter la notification au pavillon. Par ailleurs, la coordination Navire/Compagnie/CROSS (ou MRCC), en cas de complication éventuelle, en aurait été facilitée.

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

## ENSEIGNEMENTS

Il y a lieu de s'assurer de la pertinence du choix technique retenu pour la distribution électrique normal/secours sur ce navire, et probablement sur d'autres.

Il semble important de rappeler aux capitaines et armateurs les obligations de notification à l'autorité du pavillon lors de la survenance d'un événement dangereux ou potentiellement dangereux, et de mieux définir la notion de MRCC de contact. Cette notion est très précise dans le cas d'une alerte SRSAT-COSPAS, où le MRCC destinataire (pour information), au titre de la notification du pavillon, est explicitement défini (procédure SMDSM). Il en est de même en matière d'ISPS.

## ASSISTANCE EN MER DE QUINZE PERSONNES D'UNE COLONIE DE VACANCES AUX ABORDS DE LA PLAGE DE PENTREZ (BAIE DE DOUARNENEZ)

### NAVIRE ET EQUIPAGE

Catamarans de sport modèle NEW CAT F2 :

Constructeur NEW MARINE, coque en polyéthylène rotomoulé, longueur : 4,20 m, largeur : 2,20 m, hauteur de mât : 6,80 m, surface de voile (foc et grand voile): 12,2 m<sup>2</sup>, déplacement léger: 125 kg, barre franche avec double safrans, nombre maximum d'équipiers : 3, catégorie de conception : C.



Bateaux de sécurité modèle SECU 12 :

Constructeur NEVEU/FUN YAK, double coque en polyéthylène rotomoulé, longueur : 3,60 m, largeur : 1,50 m, poids nu : 105 kg, charge maxi (personnes + équipement) : 320 kg, catégorie de conception : C, propulsion : moteur hors bord essence de 7,3 kW.



### LES FAITS

Le centre de vacances du Comité d'Entreprise de la SNCF est situé sur la commune de Saint-Nic entre les pointes de Kéric et de Kéréon. Il reçoit du public âgé de 11 à 15 ans pour des stages d'activités plein air au cours de la saison estivale.

Le dernier stage de la saison se déroule du 17 au 31 août 2009 et se compose d'une cinquantaine d'adolescents pour le stage voile et d'une dizaine pour le stage vélo tout terrain.

L'encadrement est constitué de huit personnes possédant les diplômes requis pour ces activités. Pour l'activité voile, deux animateurs sont stagiaires BAFA et un possède le BE voile. Les cinquante stagiaires voile sont des néophytes et découvrent le catamaran de sport de type NEW CAT F2. Ils pratiquent cette activité depuis deux semaines, mais n'ont été initiés à la navigation au près qu'à l'occasion d'une seule sortie.

Le jeudi 28 août 2009, à 09h00, la responsable du stage voile collecte les prévisions météo pour la journée auprès de météo France, pour les zones côtière et rivage de la baie de Douarnenez.

Météo France annonçait un vent de Nord-Ouest 4 à 5 Beaufort pour la matinée avec une mer peu agitée, forcissant l'après-midi 5 à 6 Beaufort avec une mer devenant agitée.

La pleine mer à Brest est à 11h12 (TU+2) pour un coefficient de 28.

Après avoir analysé la situation météo elle décide d'organiser une sortie en catamarans de sport en fin de matinée seulement. Elle prévoit de mouiller trois bouées afin de baliser un parcours triangulaire entre la pointe de Keric, la pointe de Kéréon et la plage de Pentrez.

A 10h30, le directeur du centre réunit les stagiaires pour leur exposer les activités de la matinée. Il est prévu que quinze d'entre eux soient répartis à bord de 5 catamarans, accompagnés par 2 bateaux de sécurité armés par 3 personnels d'encadrement.



A 10h45, la responsable du stage voile réunit les stagiaires pour leur exposer les mesures de sécurité, puis ils s'équipent chacun d'une combinaison et d'un gilet de sauvetage. Au moment du départ trois stagiaires refusent de partir après avoir observé l'état de la mer. Suite à cette défection, le nombre de catamarans est réduit à quatre.

A 11h00, les quatre catamarans et les deux bateaux de sécurité appareillent route au Sud par vent de Nord-Ouest de 20 nœuds. Pendant ce temps, la responsable du stage voile tente de mouiller la première bouée dans le Sud-Est de la pointe de Kéric.

Vers 11h15, la responsable du stage voile constate une dégradation de la météo. Le vent forçant, elle décide de faire rentrer les bateaux à la base. Pour ce faire elle actionne sa corne de brume une fois. Ce signal donne l'ordre aux stagiaires de rentrer. Suite au signal, les stagiaires font demi-tour, route au près.

Sous l'effet du vent de Nord-Ouest la dérive surface est importante et les trois bateaux situés plus au sud ont du mal à remonter dans le lit du vent. Le quatrième catamaran, situé à proximité de l'embarcation de sécurité de la responsable du stage voile dessale. Cette dernière tente sans succès de redresser le bateau avec l'aide des stagiaires.

Elle fait embarquer les trois stagiaires sur le bateau de sécurité et décide de remorquer le catamaran jusqu'au coffre situé devant le centre de vacances.

Pendant le remorquage, la responsable du stage de voile constate qu'un deuxième catamaran dessale. Elle décide de laisser à bord du catamaran chaviré sa collègue animatrice adulte nageuse confirmée et un stagiaire.

En cours de route la responsable du stage voile constate la présence du deuxième bateau de sécurité à proximité du deuxième catamaran chaviré et décide de se diriger vers un troisième catamaran en difficulté à proximité des rochers de la pointe de Kéréon. La mer déferlant, le bateau de sécurité avec ses 3 personnes à bord est drossé sur les rochers. Aucune personne n'est blessée. La responsable du stage voile ordonne aux deux jeunes stagiaires d'aller prévenir le directeur du centre. Le catamaran en difficulté réussit à rejoindre la cale du centre de vacances.

A 12h28, le directeur du centre prévenu, appelle le CODIS 29, qui répercute la demande de secours au CROSS Corsen. Ce dernier diffuse un message Mayday Relay, fait intervenir les moyens sapeurs pompiers terrestres et maritimes, l'hélicoptère de service public Marine Nationale, l'hélicoptère de la sécurité civile et la vedette SNSM de Douarnenez.

A 12h48, le catamaran en dérive avec une animatrice et un stagiaire à bord s'échoue sur les rochers à proximité de la plage de Pentrez. Ses deux occupants ont préalablement sauté à l'eau et regagné la plage à la nage.



Photo : Marine Nationale

Pendant ce temps le deuxième bateau de sécurité tombe en panne et se retrouve drossé sur les rochers entre la cale du centre et la pointe de Kéréon. Le catamaran en difficulté s'échoue sur les rochers. Ses occupants abandonnent le bateau et regagnent la terre ferme. Le pilote de l'embarcation de sécurité et un moniteur venu en aide par la terre, prennent la mer sur le catamaran échoué afin de le ramener à la cale du centre de vacances.

Après quelques minutes de navigation le catamaran dessale et le mât casse.

A 12h57, les deux occupants, dont l'un n'est pas muni de brassière de sauvetage, sont hélitreuillés par l'hélicoptère de service public de la Marine Nationale. Le catamaran s'échoue de nouveau sur les rochers à proximité de la cale.

A 13h10, les personnes impliquées sont toutes récupérées saines et sauvées.

Le quatrième et dernier catamaran n'a pas eu d'avarie et son équipage a réussi à le ramener à la cale du centre de vacances.

## CONSEQUENCES

Sur les personnes :

Aucune victime n'est à déplorer. Les douze stagiaires et les trois adultes ont été assistés par les divers moyens de secours déployés sur place. Quatre stagiaires et une animatrice ont été évacués à l'hôpital et placés en observation.

Sur les navires :

Catamarans NEWCAT F2 : les coques des deux catamarans qui se sont échoués ont été éraflées. Deux mâts ont été cassés.

Bateaux de sécurité SECU 12 : les coques des deux bateaux ont été éraflées. Leurs moteurs hors bord sont hors d'usage.

## CONCLUSION

La responsable du stage voile a expliqué qu'elle avait accumulé beaucoup de fatigue depuis le début des stages. Elle a déclaré que la proximité de la fin de séjour, les fêtes organisées le soir qui se finissent tard dans la nuit, ont amplifié chez elle cette accumulation de fatigue.

L'analyse du bulletin météorologique par la responsable du stage voile n'a pas été assez approfondie et l'évaluation de l'état de la mer avant le départ ne semble pas avoir été pris en compte.

Aucune des deux embarcations de sécurité accompagnant les catamarans n'était munie d'un émetteur/récepteur VHF marine portable ou d'un téléphone mobile. Ces équipements auraient permis au personnel d'encadrement d'alerter plus tôt le CROSS et le responsable à terre.

Le personnel d'encadrement présent à bord des embarcations de sécurité a été dépassé par la tournure des événements.

Une inspection de la direction départementale de la jeunesse et sports du département du Finistère a été diligentée le jour même.

Les sauveteurs présents sur zone ont indiqué que l'état de la mer en cette matinée du 28 août 2009 était à leur avis trop dégradé pour l'évolution de catamarans de sport.

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

## ENSEIGNEMENTS

Il est recommandé aux responsables d'encadrement d'activités nautiques chargés d'autoriser une sortie en mer, de procéder au préalable à une analyse des risques la plus complète possible. Cette analyse devrait prendre en compte les conditions environnementales observées ou prévues sur la zone d'évolution et aussi les facteurs tels que le type d'activité pratiquée, le type d'embarcation utilisé, l'expérience des équipages, l'état physique et psychologique des participants ou de l'encadrement et notamment la fatigue.

Il est recommandé au personnel d'encadrement d'une activité nautique présent sur un plan d'eau maritime, de disposer d'un émetteur/récepteur VHF marine portable ou d'un téléphone mobile, à la fois flottable et étanche.

# CHAVIREMENT DU NAVIRE A UTILISATION COLLECTIVE *FURTIF* A L'EMBOUCHURE DU BASSIN D'ARCACHON

## NAVIRE ET EQUIPAGE



*FURTIF à l'état neuf, peu après son achèvement*

Navire à utilisation collective construit en 2008 – catégorie de conception C (conçu pour un vent force 6 et hauteur significative de vagues de 2,00 m maxi).

Coque en polyester avec réserves de flottabilité – console centrale - longueur 7,90 m - largeur 2,91 m – creux : 1,10 m – tirant d'eau 0,25 m – jauge brute : 1,29 UMS – Propulsé par deux moteurs hors-bord essence de 84,6 KW chacun.

Pêche sportive en mer de jour 12 heures maximum, ralliement du même port base en fin de journée.

Catégories de navigation : 3ème à 20 milles du port base avec 1 homme d'équipage et 5 passagers - 5ème avec 1 membre d'équipage et 10 passagers.

Respect des conditions de mer suivantes portées au permis de navigation : temps calme, 1 mètre de vague maxi, force 4 Beaufort maxi.

Equipage : 1 patron mécanicien âgé de 42 ans. Titres STCW : capitaine 200, chef mécanicien navires de moins de 250 KW, Certificat restreint d'opérateur du SMDSM. Visite médicale à jour. Passagers : 3.

## LES FAITS

Météo (observations du sémaphore du cap Ferret) le 2 septembre 2009 à 06h00 UTC : visibilité 16 km - vent du 120° à 4 noeuds – mer 4. Marée : BM Arcachon : 11h00 locales, coeff. 62.

Le mercredi 2 septembre 2009 vers 07h00, le *FURTIF* appareille du port d'Arcachon pour une partie de pêche, avec le patron et trois passagers, chacun équipé d'un vêtement à flottabilité intégrée (VFI) de type gonflable.

A 07h45, Le *FURTIF* arrive sur son lieu de pêche situé à la position 44°35'50N - 001°17W, soit entre 2 et 2,5 milles dans le sud ouest de la pointe de la presqu'île du Cap-Ferret. Les moteurs sont débrayés non stoppés et les passagers commencent à pêcher avec des cannes à lancer. La mer est peu agitée avec présence d'une houle de longue période dont la hauteur est estimée par les pêcheurs entre 1 m et 1,50 m.

Vers 09h30, en fin de 4ème heure de jusant, le patron aperçoit à une distance approximative de 50 m, une vague dont la hauteur lui paraît impressionnante. Il ordonne alors à ses passagers de se tenir sur l'arrière et de se cramponner. Il manoeuvre pour tenter de faire face à la vague, que l'embarcation épaule par tribord avant. A cet instant, la crête de la vague dépasse d'environ 1,50 mètre la hauteur de l'étrave. L'embarcation chavire en restant la quille en l'air, projetant le patron et deux des passagers à la mer quelques mètres plus loin. Le troisième passager, resté coincé à bord, réussit à se dégager seul et sans dommage.

A 10h00, les quatre hommes parviennent à grimper sur la coque. Le patron récupère le sac contenant les engins pyrotechniques de détresse qui partait à la dérive. Le radeau de survie placé à l'avant ne s'est pas gonflé et la radio VHF fixe est détruite. Le patron tente d'utiliser les trois fusées à parachute, mais elles ne fonctionnent pas. Il réussit à déclencher un des deux fumigènes et conserve trois feux rouges à main pour se signaler à un éventuel navire.

Vers 11h00, une vague les projette à nouveau à la mer. Ils se cramponnent aux moteurs et à l'échelle de bain. Le mouillage placé dans le caisson avant s'étant libéré, l'embarcation cesse de dériver durant un certain temps puis se met à chasser, poussée par la houle vers le banc du Toulinguet. Apercevant une embarcation, le patron déclenche un feu à main.

A 11h37, les naufragés sont aperçus par les agents de la réserve du banc d'Arguin qui préviennent le CROSS Etel.

A 11h40, le CROSS Etel met en oeuvre l'hélicoptère ECU 33 de la SAG de La Teste et diffuse un Mayday Relay.

A 12h00, l'embarcation s'échoue sur le banc d'Arguin où les naufragés attendent l'arrivée des secours.

A 12h30, l'hélicoptère ECU 33 arrive sur zone et commence à évacuer les naufragés, choqués mais sains et saufs, vers l'hôpital.

A 12h28, le CROSS Etel met en oeuvre la SNS 071 pour remorquer le *FURTIF*.

A 15h10, le *FURTIF*, coque retournée, arrive au port de La Vigne remorqué par la SNS 071.



*FURTIF à sec au port de La Vigne, après l'accident*

## CONSEQUENCES

Trois personnes saines et sauvées et une souffrant d'une fracture du bassin, après 2h30 dans une eau à 21°C.

Navire : la coque a peu souffert; les moteurs de propulsion sont hors d'usage; l'installation électrique est détruite; beaucoup d'équipements fixés sur la console et sur le contremoulage ont été arrachés

## CONCLUSION

Navire de plaisance de conception C, certifié selon le module A bis, dont la stabilité et la flottabilité ont été évalués par un organisme notifié (Bureau Veritas). Après le chavirement, le navire a servi d'engin flottant aux naufragés munis de leur VFI.

La coque est de type ouverte avec présence d'une console à l'arrière, sans abri pour les passagers.

Le navire était en pêche dans les parages du banc du Toulinguet exposé à la longue houle du large dans une zone de fonds variables et de brisants (ref carte SHOM n° 6766). La hauteur d'eau à 09h30 locales à la position du navire varie entre 2,90 m et 5,20 m. L'observation météo du sémaphore du cap Ferret le 02/09/09 à 06h00 T.U. fait

état d'une mer 4, soit une hauteur significative de vagues de 1,25 m à 2,50 m, c'est à dire excédant notablement les limites d'exploitation fixées par l'Administration. Les instructions nautiques spécifient que les bancs de sable situés à l'entrée du bassin d'Arcachon se déplacent constamment et que la houle du large lève une mer forte, générant souvent une barre redoutable. Le sémaphore du cap Ferret n'a pas eu de visuel sur l'accident.

Les fusées à parachute n'ont pas fonctionné.

Malgré la présence d'un largueur hydrostatique, le radeau de survie ne s'est pas dégonflé ni gonflé.

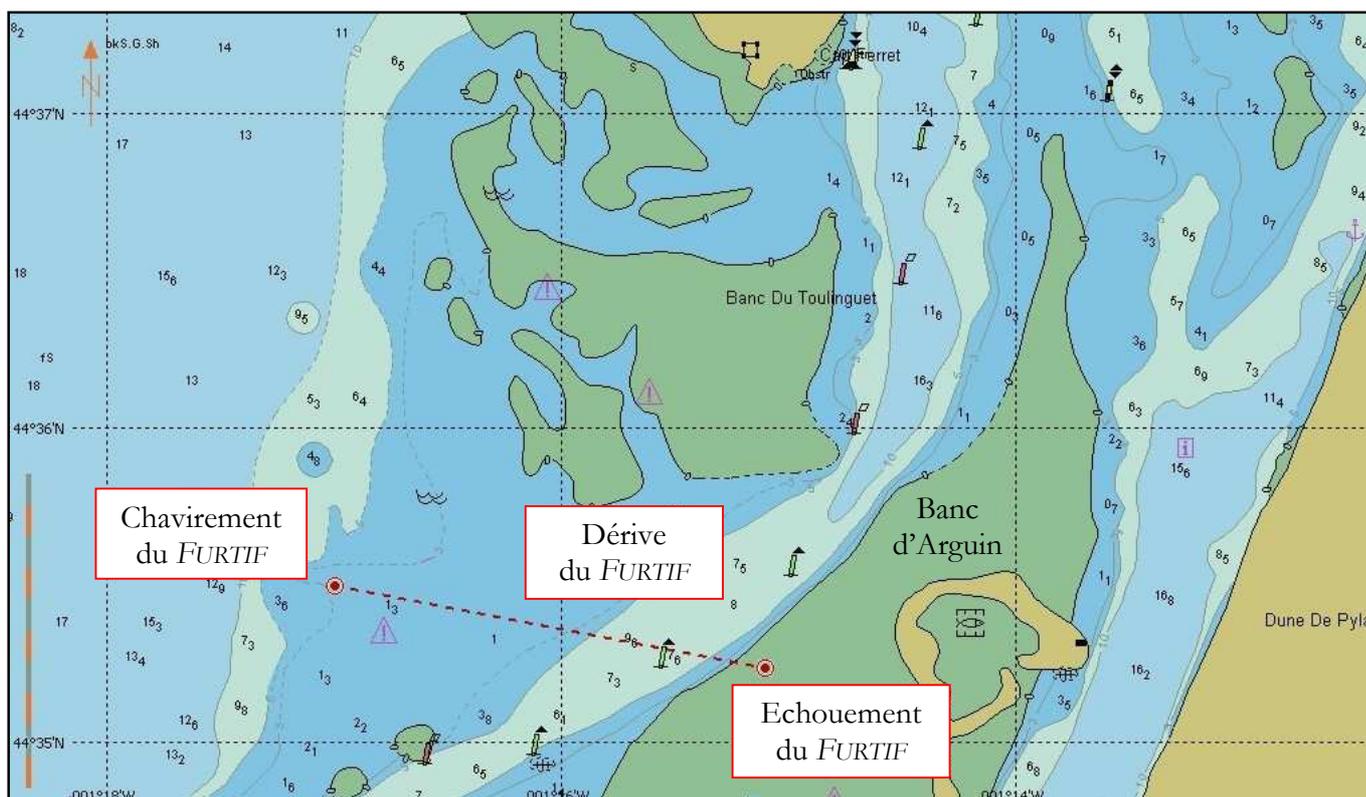
La couleur des oeuvres mortes et de l'intérieur de l'embarcation est blanche, celle des oeuvres vives est bleue.

Le bord ne disposait pas d'équipement de radio-communication portatif permettant l'envoi d'un appel de détresse.

Le sémaphore du cap Ferret n'a pas été contacté avant de débiter la pêche.

Chaque personne portait un VFI à gonflage automatique; néanmoins, l'un de ces équipements a été endommagé par des hameçons lors du chavirement.

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



## ENSEIGNEMENTS

- Le chavirement du *FURTIF* est dû à la formation soudaine d'une très forte vague, sur un plan d'eau peu agité mais soumis à une longue houle, dans une zone de fonds variables et de brisants. Il est recommandé aux navires de ne pas fréquenter ces parages en présence de houle, où la formation d'une vague déferlante est toujours possible même par beau temps. La pêche récréative à l'embouchure du bassin d'Arcachon ne devrait être pratiquée qu'avec une extrême prudence, après observation attentive de la zone et information préalable du sémaphore du cap Ferret. Les autres mesures additionnelles suivantes sont recommandées pour les navires pratiquant la pêche dans ce type d'environnement :
- Radeau de survie accessible navire chaviré.
- Engins pyrotechniques de détresse disposés dans un emballage flottant étanche accessible navire chaviré.
- Peinture de coque de couleur vive (rouge, orange ou jaune) permettant un meilleur repérage du navire.
- Moyen de radiocommunication type VHF marine portable étanche ou balise de détresse portable permettant de transmettre une alerte, même une fois dans l'eau.
- Port permanent d'un VFI à flottabilité inhérente totale par chaque personne présente à bord.
- Il est recommandé aux porteurs de projets de pêche récréative en mer désireux d'exercer leur activité dans un environnement naturel dangereux, de privilégier l'utilisation de navires insubmersibles et autoredressables à moteurs fixes, dotés d'une superstructure et d'un compartiment moteur qui soient étanches.

## ECHOUEMENT DU NAVIRE A PASSAGERS *VICTOR HUGO* A AURIGNY LE 13 SEPTEMBRE 2009

### NAVIRE ET EQUIPAGE

#### *VICTOR HUGO* :

Catamaran à passagers Immatriculé au port de Cherbourg exploité par la Compagnie Maritime Manche Iles Express, dans le cadre d'une délégation de service publique pour le compte du département de La Manche. Cette compagnie exploite trois navires entre le département de La Manche et les Iles Anglo Normandes.



*VICTOR HUGO sur le slipway à Cherbourg.*

Caractéristiques du navire :

Navire HSC de catégorie A.

Limite d'exploitation : hauteur significative maximum des vagues inférieure à 3,5 m et vent établi à 7 beaufort.

Longueur 35 m jauge de 385 UMS.

Navire AUT 4 moteurs MTU de 736 kW chacun, 2 lignes d'arbres avec hélices à pas variables.

Nombre de passagers maxi : 202.

Composition de l'équipage :

1 capitaine Présent à bord depuis 3 ans Brevet de capitaine limité à 3000 UMS.

1 Second capitaine.

1 Chef mécanicien - Brevet de chef et capitaine sans limitations présent à bord depuis 3 ans.

1 Matelot polyvalent.

1 Matelot.

2 Hôteses.

De manière générale l'équipage est fidèle au navire depuis plusieurs années.

### LES FAITS

(Heure : TU + 2)

Conditions météorologiques :

Vent de Nord Est 15 à 18 nœuds, mer agitée, pas de houle, bonne visibilité.

BM : 21h54 – hauteur : 2,45 m ; coefficient : 42. Courant négligeable.

A 19h25, le dimanche 13 septembre 2009, le *VICTOR HUGO* appareille de Dielette pour Aurigny avec 147 passagers et 8 membres d'équipage.

A 19h55, le moteur bâbord n° 4 est stoppé et débrayé suite à une fuite d'huile importante sur le circuit d'huile turbo. L'équipage n'étant pas en mesure d'effectuer la réparation par ses propres moyens, le navire poursuit sa route sur 3 moteurs.

A 20h10, le navire accoste bâbord à quai à Aurigny, le vent de secteur NE souffle de 15 à 18 nœuds.

Les 147 passagers sont débarqués et 59 nouveaux passagers prennent place à bord à destination de Guernesey. Le moteur n° 4 bâbord n'étant pas réparable sur place, le voyage se poursuivra sur trois moteurs.



*Quai du VICTOR HUGO à Aurigny*

A 21h02, la capitainerie autorise l'appareillage. Selon l'usage en vigueur depuis avril 2008, seule la ligne d'arbre tribord est embrayée afin de ne pas engager l'hélice bâbord dans une éventuelle obstruction côté quai ; la ligne d'arbre bâbord n'est embrayée que lorsque le navire se trouve à environ 15 mètres du quai.

Les aussières étant larguées, hormis la garde avant, le capitaine règle tribord en arrière, le vent décollant le navire du quai. Une fois le cul du navire suffisamment écarté du quai, le capitaine donne l'ordre d'embrayage du moteur bâbord. Selon ses déclarations, plusieurs tentatives d'embrayage restant vaines, le navire toujours tenu par la garde avant, s'écarte rapidement sous l'effet du vent.

Afin selon lui, d'éviter de dériver sur les roches situées sur tribord avant, il donne l'ordre de larguer la garde et le navire commence à culer au milieu du port. Il informe la capitainerie de la situation et sollicite son aide. Le navire dérivant dangereusement vers une grosse bouée de mouillage, le capitaine débraye la ligne d'arbre tribord.

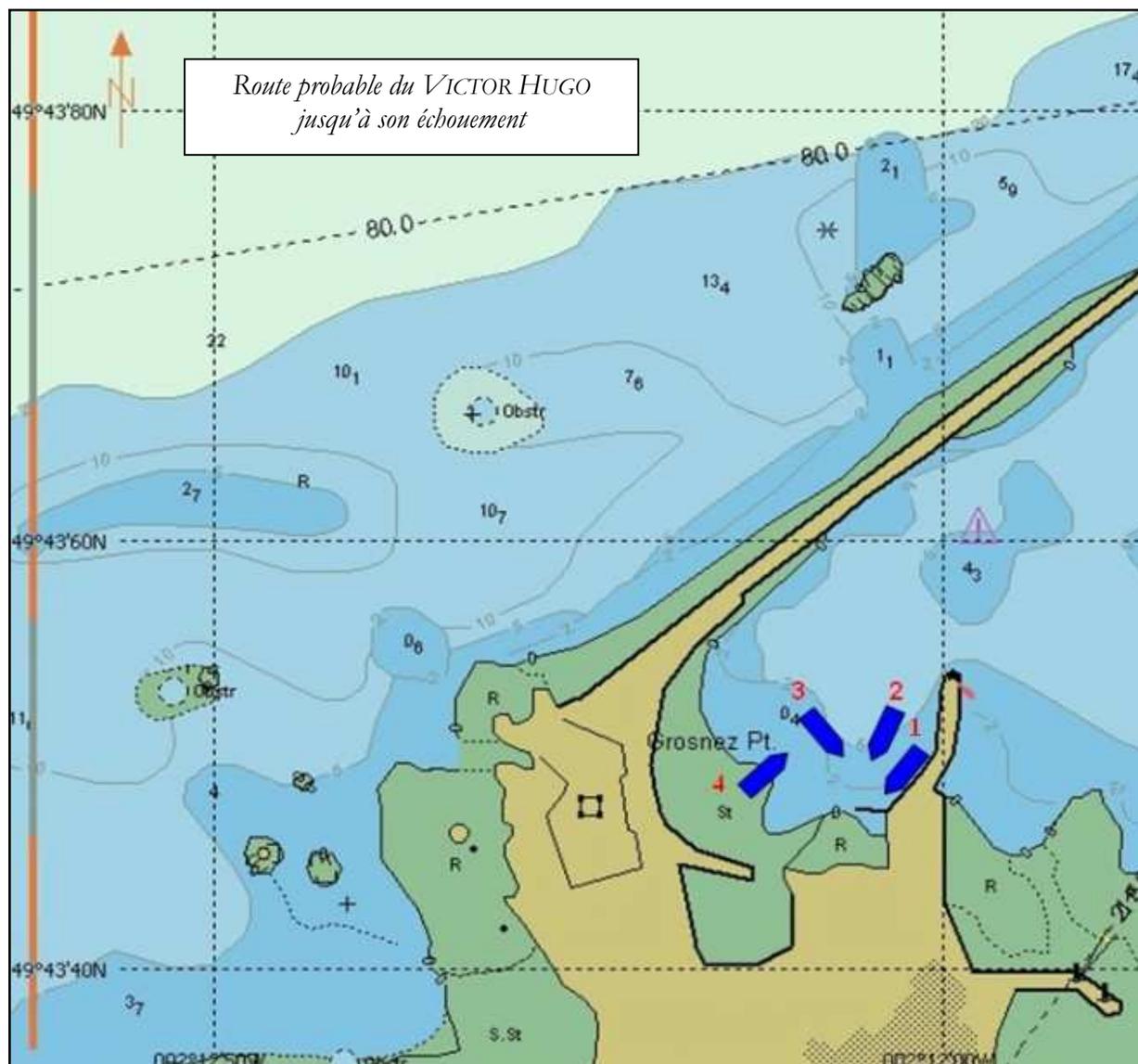
A 21h06, le navire s'échoue cap au 140°, sa coque tribord reposant sur un fond rocheux et caillouteux. Un chalutier avec une personne à bord lui porte assistance.

Avec difficulté, il lui passe une remorque et réussit à redresser le nez du navire pour le ramener bout au vent au 045°. Il n'arrive cependant pas à le déhaler et le navire reste échoué, retenu par ses hélices.

A 21h30, le canot de sauvetage de la RNLI et la pilotine d'Aurigny prennent la remorque du *VICTOR HUGO*.

A 22h07, Après avoir empli d'eau de mer le peak avant, soit environ 7 m<sup>3</sup> d'eau, et sous l'effet de la marée montante, le navire se déséchoue. Il est remorqué à quai, les passagers sont débarqués, une personne est légèrement blessée suite à une chute à l'intérieur du navire.

Une semaine plus tard, le *VICTOR HUGO* est remorqué vers le port de Cherbourg pour mise au sec et réparation.



## CONSEQUENCES

Sur les personnes :

- Un passager légèrement blessé. Evacué à l'hôpital par ambulance.
- Passagers acheminés le lendemain vers Guernesey par avion.

Sur le navire :

- Remorquage jusqu'au port de Cherbourg pour une mise au sec.
- Dommages sur les deux hélices avec des conséquences probables sur le mécanisme de pas variable.
- Deux poinçonnements sur la coque avec amorce de crique.
- Immobilisation du navire pendant une période assez longue en fonction des avaries constatées.



*Hélice tribord du VICTOR HUGO.*

## CONCLUSION

- La garde avant a été larguée, alors que le capitaine avait réalisé que la ligne propulsive bâbord n'était pas disponible.
- Le 15 avril 2008 sur le même quai, un bout et une chaîne s'étaient enroulés sur l'arbre d'hélice bâbord du *VICTOR HUGO*, occasionnant de nombreux dégâts. A la suite de cette avarie, la manoeuvre d'appareillage à Aurigny a été modifiée. La ligne d'arbre côté quai est embrayée lorsque l'arrière est à environ 15 mètres du quai. Dans le cadre du code ISM, aucune fiche de retour d'expérience n'a été rédigée. En ce qui concerne la capitainerie du port d'Aurigny, les ordres permanents ont été modifiés et une inspection du quai est faite avant toute arrivée de navire.
- Il n'a pas été effectué de sauvegarde du VDR juste après l'accident.
- Les causes de l'avarie d'embrayage du moteur n° 2 ne sont pas connues.
- Le capitaine n'a pas tenté d'accoster de nouveau alors que le navire était toujours retenu par la garde.

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

## ENSEIGNEMENTS

- Les procédures ISM devraient être suivies plus strictement par le bord et par la compagnie.
- La compagnie a entamé une réflexion destinée à améliorer la sécurité des manoeuvres à Aurigny.
- Les fiches d'aide à la décision du navire en cas d'accident (SITUR) devraient prendre en compte l'enregistrement des données du VDR.
- La compagnie devrait communiquer à la société de classification du navire et au centre de sécurité des navires Manche Calvados, le résultat définitif de ses investigations concernant l'avarie survenue sur le moteur n° 4 et la panne d'embrayage du moteur n° 2 si signalée par le capitaine.

## ABORDAGE DU CARGO *SATURNUS* PAR LE CHALUTIER *BLACK PEARL* LE 5 OCTOBRE 2009

### NAVIRE ET EQUIPAGE

**BLACK PEARL** : chalutier polyvalent en bois, construit en 1999 - Jauge brute : 9,22 tx - Longueur : 11,70 m – Immatriculé à Oléron.

L'armateur assure également le poste de matelot à bord. Le patron est l'ancien propriétaire. Les deux membres sont titulaires de qualifications correspondant à leur emploi respectif. Le matelot n'est pas à jour de sa visite médicale annuelle.

**SATURNUS** : vraquier sous pavillon du Norway International Register, livré en août 2008. Longueur : 189,90 m ; 50 000 tonnes de port lourd. L'armateur est la compagnie norvégienne Seven Seas Carriers AS.

### LES FAITS

#### Conditions météorologiques et marée :

Vent nul - mer calme - ciel couvert, crachin permanent, visibilité réduite à 1 mille.

Pleine mer à 09h45, coefficient 94. Courant de marée portant au 287° < 1 nd.

Lever du soleil à 08h10.

#### Heures locales (UTC+2)

Le **5 octobre 2009**, le chalutier *BLACK PEARL* appareille du port du Château d'Oléron à **05h00** et pêche au chalut entre Fort Boyard et la zone de mouillage d'attente de La Rochelle, jusqu'à environ **07h00**.

A partir de **07h15**, il fait route, chalut sur le pont, vers une autre zone de travail située dans l'Est-Nord-Est de la zone de mouillage.

Un navire est détecté au radar sur l'avant.

Le patron, alors à la barre, est appelé sur le pont arrière par le matelot qui ne parvient pas à réparer seul le chalut.

A **07h30**, les deux hommes sont surpris par la collision avec un navire au mouillage ; ils sont projetés sur l'avant, mais ne sont pas blessés.

Après avoir évalué les dégâts, le propriétaire contacte un chantier de réparation par téléphone portable. Celui-ci ayant la possibilité d'accueillir le navire, il fait route vers Bourcefranc-le-Chapus et le chalutier est halé sur le slip.

Le CROSS Etel ne sera pas alerté par le patron du *BLACK PEARL*.

### CONSEQUENCES

Il n'y a pas de dégâts sur le *SATURNUS*.

Sur le *BLACK PEARL*, l'étrave est cassée, et l'ensemble des éléments de coque et du pont sont endommagés sur environ 3 mètres. Il y a une petite entrée d'eau au niveau de l'étrave ne mettant pas en péril le navire.

### CONCLUSION

Le patron a quitté la barre sans avoir évalué le risque de collision avec le navire détecté sur l'avant.

Aucune communication VHF n'a été interceptée, ni par le sémaphore de Chassiron, ni par la vigie du port de La Pallice.

Les membres de l'équipage du *BLACK PEARL* ne portent pas leur VFI, alors qu'ils travaillent de nuit.

Le *SATURNUS* était au poste de mouillage d'attente fixé par la capitainerie : 46° 04,5 N, 001° 15 W.

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

## ENSEIGNEMENTS

Il est rappelé que la veille doit être permanente.

A bord d'un navire de pêche à faible effectif, lorsque l'homme de quart est contraint de quitter son poste il devrait :

- contrôler que la situation est claire ;
- évaluer, en fonction de la visibilité, de la vitesse, du courant et de l'activité dans la zone, la période pendant laquelle il peut s'absenter sans risque excessif ;
- revenir dès que possible à son poste et impérativement avant que le temps évalué ci-dessus ne soit écoulé.

Il est rappelé que le port du VFI est obligatoire de nuit.

En cas d'accident, de quelque nature qu'il soit, il est impératif d'informer le CROSS, même si la situation est maîtrisée et qu'il n'est pas nécessaire de déployer des moyens d'assistance.

## FORTUNE DE MER SUR LE CHALUTIER *ARUNDEL* AU LARGE DES SABLES D'OLONNE LE 14 NOVEMBRE 2009

### NAVIRE ET EQUIPAGE

Chalutier métal de 18 m construit en 2005 - 395 kW. Immatriculé aux Sables d'Olonne, il appartient à un armement vendéen.

Quatre hommes d'équipage et un apprenti pont. Le patron et le second ont les qualifications marine marchande et les titres STCW requis.

### LES FAITS

#### Conditions météorologiques :

Vent de Sud-Ouest 7 Beaufort, mer 5 croisée avec une grosse houle de Nord-Ouest, provoquant des déferlantes. Visibilité 10 km.

#### Heures locales (UTC+1)

L'*ARUNDEL* fait des traits de chalut sur un rail Nord-Sud dans l'Ouest des Sables d'Olonne, à environ 5 milles. A ces routes, il épaula bien la mer du vent et la houle. Le pilote automatique arrive à contrôler le cap, non sans faire des embardées.

Vers **10h15**, en route Sud, au cours d'une embardée, le navire est capelé par une déferlante. Une fune casse, le pont couvert de travail est envahi et une bonne quantité d'eau de mer pénètre dans la timonerie.

Après avoir repris le contrôle de la situation, le patron fait route sur Les Sables d'Olonne. Il est assisté à sa demande par le canot SNS 061 pour rentrer au port. Le CROSS Etel est alerté via la SNS 061.

### CONSEQUENCES

Une fune cassée ; bien qu'elle soit fermée à la mer, les gonds de la porte étanche du pont de travail sont cassés ; coque du radeau de survie tribord ouverte (pas de déclenchement) ; boîtier « Scan Mar » et un ordinateur de bord hors service, ainsi que l'indicateur de position du pas d'hélice.

### CONCLUSION

Le patron et son équipage ont très bien géré la situation : mise à l'arrêt par précaution de tous les appareils électriques et électroniques de la passerelle, récupération du chalut, écopage de la passerelle et demande d'assistance pour le chenilage et la manœuvre de port, au cas où une avarie électrique se produirait.

L'eau a pénétré dans la timonerie par un hublot arrière (voir photo), ouvert pour aérer et éviter la buée sur les vitres. La vague a soulevé complètement le hublot ; 500 litres environ ont pénétré dans la timonerie.



L'équipage ne porte pas le VFI en opération de pêche et par mauvais temps.

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

## ENSEIGNEMENTS

Par mauvais temps, il est essentiel de naviguer avec une situation d'étanchéité maximum.

Les équipements modernes ne supportent pas l'humidité et encore moins l'aspersion par de l'eau de mer : il est donc important de concevoir des passerelles dotées d'un système de ventilation/climatisation permettant de naviguer, quelles que soient les conditions météo, avec tous les hublots fermés. Dans le cas présent, la solution pour éviter la buée dans la timonerie est l'installation d'une climatisation performante.

Il est rappelé que le port du VFI est obligatoire de nuit et par mauvais temps.

Le CROSS aurait dû être alerté par le navire en difficulté.



Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, 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 Pascal B – Antenne Voltaire - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)

