Rapports d'investigations préliminaires

(2ème quadrimestre 2011)

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

ECHOUEMENT DU FILEYEUR-CASEYEUR *NIVIDIC* SURVENU LE 3 SEPTEMBRE 2010 A LA POINTE DE PENZER

NAVIRE ET EQUIPAGE

Le fileyeur-caseyeur *NIVIDIC* (immatriculé BR 683 855) est un navire en plastique de 9,50 m de longueur, 3,60 m de largeur, mis en service le 11 mai 1988 ; propulsion : 105 kW.

Le navire est armé à la petite pêche et pratique les filets et les casiers. Son permis de navigation est valide jusqu'au 29 mars 2011.

Equipage de trois personnes :

- un patron/mécanicien, titulaire du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs ;
- deux matelots dont un titulaire du CAM pêche.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Conditions météorologiques et marée :

Vent de Nord-Nord-Est 350/10 nœuds, mer belle, visibilité 15 km. Basse mer au Conquet 18h05, coefficient 35.

Le **3 septembre 2010** vers **03h30**, le *NIVIDIC* appareille du Conquet pour se rendre sur ses lieux de pêche où il doit relever 450 casiers et 8 kilomètres de filets.

A **15h15**, la dernière bordée de filets est virée près de la bouée *La Vandrée* ; le navire fait route vers le port du Conquet.

A **16h05,** le navire double *les Vieux Moines*, cap au Nord/Nord-Est à 6,5 nœuds sous pilote automatique. Sa route le fait passer près de la *Pointe de Penzer*.

A **16h07**, le navire s'échoue sur les roches de la *Pointe de Penzer*. Le patron débraye le moteur puis manœuvre vainement pour essayer de dégager le navire. Il ne constate aucune voie d'eau.

A **16h10**, le patron alerte le CROSS Corsen.

A **16h31**, le CROSS Corsen émet un MAYDAY RELAY et met aussitôt en alerte la vedette SNSM du Conquet.

A **16h52**, la vedette *SNS 151* et le semi-rigide SNS *607 DOM DEI* appareillent.

A **16h58**, les deux moyens nautiques engagés sont sur zone.

A **17h17**, les tentatives de déséchouement du navire restent vaines ; le patron et les deux matelots sautent à l'eau pour rejoindre la roche à 3 mètres du navire et remonter sur la terre ferme.

A **17h39**, le CROSS Corsen donne liberté de manœuvre aux deux vedettes de sauvetage. Il est prévu un déséchouement du navire le 4 septembre 2010 au matin.

Au cours de la nuit, avec la pleine mer, le *NIVIDIC* est drossé contre la falaise et s'est engagé par l'arrière dans une grotte.

CONSÉQUENCES

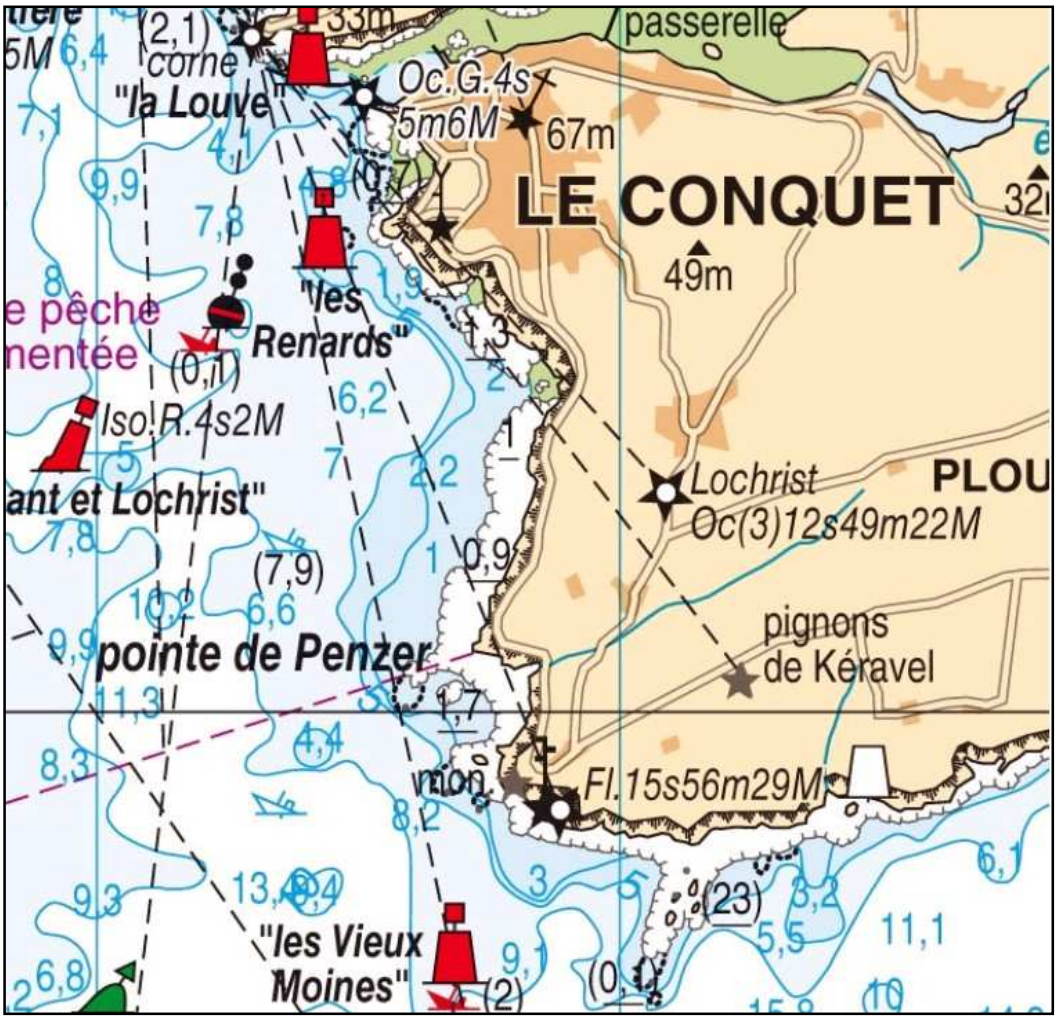
Le *NIVIDIC*, remis à flot et ramené au Conquet est déclaré en perte totale.

Les filets et casiers se trouvant à l'eau ont été récupérés.

CONCLUSION

Au moment des faits, le navire est sous pilote automatique, la veille n'étant vraisemblablement plus assurée.

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



ENSEIGNEMENTS

Une veille attentive doit être faite en permanence en particulier en arrivant près de la côte.

ECHOUEMENT DU NAVIRE DE PÊCHE *NAT-ENO* SURVENU LE 13 SEPTEMBRE 2010 SUR LA ROCHE DE ROHEIN (BAIE DE SAINT-BRIEUC)

NAVIRE ET EQUIPAGE

Le navire de pêche *NAT-ENO*, construit en 1974, est immatriculé à Saint-Brieuc. L'actuel propriétaire l'a acquis en 2004. C'est un navire en bois qui pratique les arts traînants (chalut et dragues).

Longueur : 11,94 mètres – Jauge (UMS) : 18,1 – Propulsion : 110 kW.

Il est en bon état d'entretien. Le permis de navigation est valable jusqu'au 4 décembre 2010.

Le *NAT-ENO* est armé à la petite pêche en 3ème catégorie de navigation.

La décision d'effectif prévoit l'embarquement d'un patron/mécanicien (capacitaire et PCM) et d'un matelot (CIN). Le jour de l'événement, deux marins sont embarqués : un patron/mécanicien et un matelot.

Le patron est titulaire entre autres du certificat de capacité (décret de 1991), du CAM pêche et du CRO. Il est inscrit maritime depuis 1990 et a navigué exclusivement à bord de navires armés à la petite pêche. Il est très constant dans ses embarquements. Il occupe la fonction de patron/mécanicien depuis janvier 1999.

Le matelot navigue depuis 2005. Il a navigué à bord de navires armés à la pêche au large, à la pêche côtière et à la petite pêche. Il a embarqué à bord du NaT-ENO un mois avant l'évènement. Il est titulaire du certificat de fin d'études maritimes de matelot et du matelot de quart à la passerelle. Sa visite médicale annuelle est due au 26 août 2010.

Le navire effectue des marées de 24 heures les lundis, puis de 12 heures jusqu'au vendredi. Le patron cible, au moment de l'événement, la seiche, l'encornet et la sole.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent Ouest/Nord-Ouest - 8 nœuds, mer 2, visibilité 8 km.

Heures et hauteurs des PM et BM à Paimpol

coefficient	date	heure	hauteur
83	13/09/2010	BM 17h43	3,05 m
	13/09/2010	PM 23h32	9,00 m

Courant : 152 /1206 03h45 avant la PM de Paimpol.

Heures locales (UTC+2)

Le 13 septembre 2010

A **16h00**, le *NAT-ENO* quitte le port de Saint-Quay Portrieux pour une journée de pêche. Le navire fait route vers le plateau des *Hors*.

A **17h00**, il arrive sur zone et met en pêche, cap sur la roche du *Rohein* puis sur *le petit Léjon*.

A **18h00**, arrivé au-dessus du banc de *Rohein*, le chalut est viré puis remis à l'eau, le cap est alors au Nord-Ouest. A ce moment, le patron constate un problème sur le faux bras de panneau bâbord au niveau du croc en C (élément qui permet un assemblage et désassemblage rapide entre deux gréements).

Cet incident oblige le patron à virer le chalut sur le côté pour y remédier.

Pendant cette opération, le patron décide de passer entre les *Basses de Dahouëtins* et les platiers pour reprendre sa pêche au Nord-Ouest de *Rohein*. Arrivé sur ses traînes, la puissance de propulsion est réduite à 1200 t/mn afin de remettre le filet correctement sur l'enrouleur avant de refiler. Pour

effectuer cette manœuvre, le pilote automatique est stoppé et il est mis un peu de barre pour tourner en rond, procédure habituelle par beau temps.

L'équipage est sur le pont ; le patron actionne la manette de l'enrouleur par la porte de la passerelle sur tribord et le matelot oriente le chalut lors de son enroulement.

Il est environ **20h00**, l'équipage ne se rend pas compte de la dérive due au courant.

Peu après, le patron ressent un choc contre le navire. Il retourne alors en passerelle et aperçoit des rochers à fleur d'eau juste devant. Il bat en arrière, mais le *NAT-ENO* se met de travers sur les roches, poussé par le courant. Les manœuvres effectuées pour se dégager restent vaines.

Voyant que le navire ne peut être sorti de cette mauvaise situation, le patron contacte le navire de pêche *ANGEL* et d'autres collègues par VHF sur les canaux 17 et 68.

A **20h34**, le sémaphore de Saint-Quay Portrieux, qui a reçu l'appel du *NAT-ENO*, informe aussitôt le CROSS Corsen. Ce dernier déroute vers le navire en difficulté la vedette de sauvetage SNS 201 *COTE DE PENTHIEVRE*.

Des chocs plus importants se font sentir contre la coque. Le patron décide d'inspecter le compartiment machine et la cale mais le ressac finit par coucher le navire. L'alarme de montée d'eau se déclenche puis l'eau jaillit de la claire-voie machine.

Dès lors, la décision d'évacuer le navire est prise. Le matelot, équipé de son VFI, déclenche manuellement le radeau, mais, compte-tenu du ressac, il ne peut le retenir par la drisse. Le radeau part sur les récifs.

Les conditions de mer ne permettent pas au navire *ANGEL* de s'approcher du navire en difficulté. Les marins du *NAT-ENO* décident alors de sauter sur les rochers. Alors que le matelot a évacué le navire, le patron retourne en timonerie pour récupérer sa VHF portative et endosser son VFI. Cependant, un paquet de mer déclenche le système automatique de gonflage de son VFI.

A **20h49**, après avoir hésité à sauter à l'eau depuis les rochers, les deux hommes décident de rejoindre l'*ANGEL* qui est prêt à les récupérer. Pris dans les contre-courants, la nage est difficile.

Les naufragés sont récupérés sains et saufs par l'*ANGEL* qui fait route alors vers Saint-Quay Portrieux.

A **22h07**, l'*ANGEL* arrive à quai. Les deux naufragés sont pris en charge par les sapeurs pompiers.

CONSEQUENCES

Le *NAT-ENO*, après avoir talonné, s'est échoué sur la *Roche du Rohein*. Les manœuvres effectuées par le patron n'ont pas permis de sortir le navire.

L'échouement a provoqué une importante voie d'eau. L'équipage a évacué le navire et a été récupéré sain et sauf par l'*ANGEL*.

Drossé par le ressac sur les rochers, le *NAT-ENO*, complètement disloqué, est considéré en perte totale.

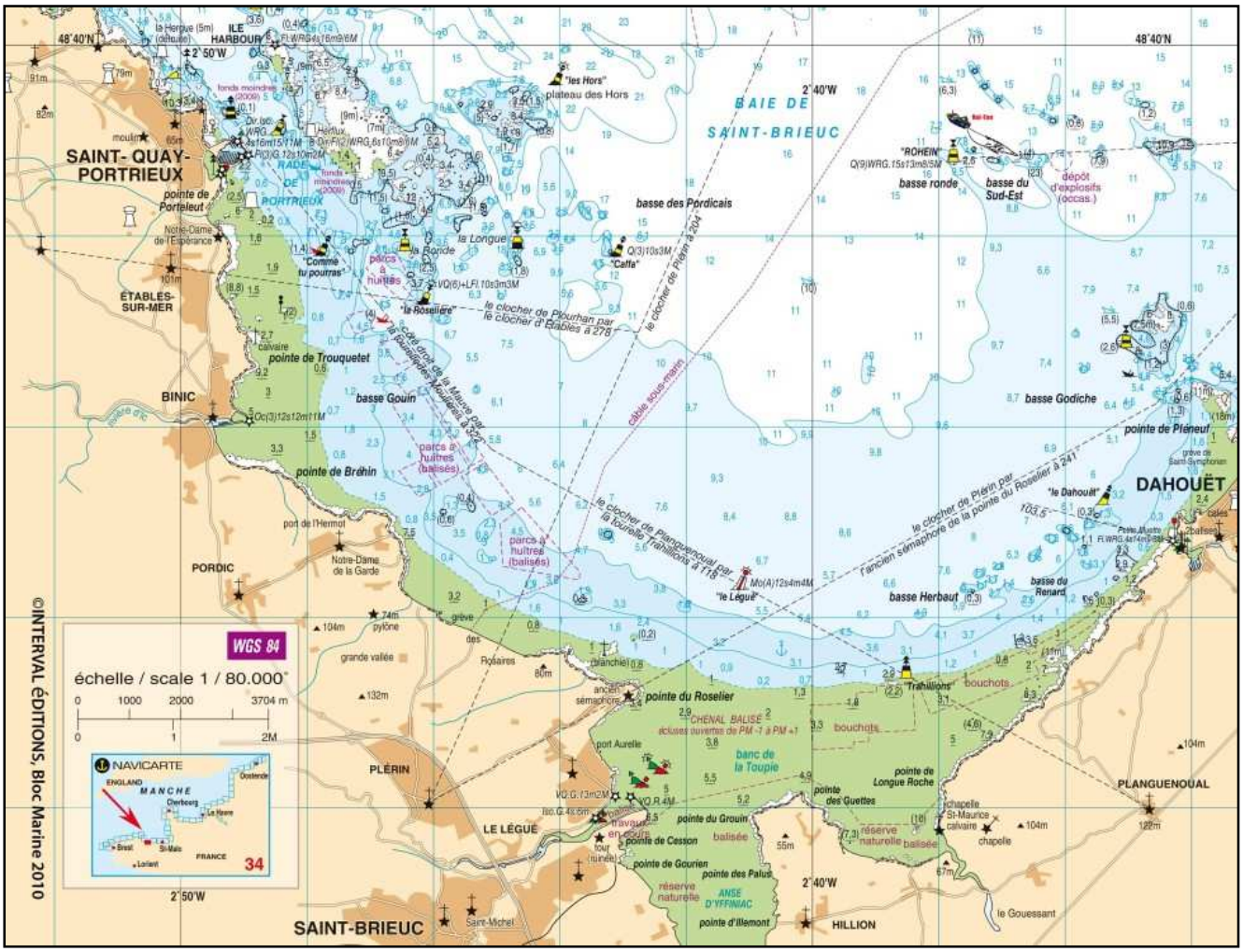
CONCLUSION

Il est habituel, que les navires de pêche en action dans la baie de Saint-Brieuc naviguent au plus près des plateaux. Lorsqu'une avarie survient, et que l'équipage est affairé sur le pont, la veille n'est plus assurée durant cette période.

Le rocher *Rohein*, qui porte une bouée cardinale Ouest, est à l'extrémité Sud-Ouest d'un ensemble compact de dangers.

Dans certains secteurs, le courant peut atteindre 3 nœuds (plateau *des Hors*), être alternatif ou tournant.

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



ENSEIGNEMENTS

Ce naufrage résulte d'une navigation trop proche des écueils pendant que l'équipage effectuait une intervention sur les engins de pêche.

Il convient de rappeler que le CROSS doit être contacté dès que possible par le navire en difficulté.

ABORDAGE ENTRE LES CHALANDS OSTREICOLES *NATAM* ET *L'ECUME*, SURVENU LE 13 OCTOBRE 2010 DANS LE BASSIN D'ARCACHON

LE NAVIRE

NATAM :

Chaland ostréicole en bois (Iroko), immatriculé AC 660673 Y – longueur : 8,50 m – largeur : 2,80 m..
Puissance de propulsion : 85 kW - moteur fixe diésel Mercedes avec embase relevable en saillie du tableau arrière.
Année de construction : 1985.
Chantier : ignoré (probablement charentais).
Jauge brute : 3,9 tx.

Equipage : un patron d'embarcation.

L'ECUME :

Chaland ostréicole en aluminium immatriculé AC 924544 P – longueur : 9,37 m – largeur : 3 m.
Propulsion : moteur H-B essence Yamaha 110 kW.
Année de construction : 2004.
Chantier : Gujan-Mestras.
Jauge brute : 4,64 tx.

Equipage : un patron et un matelot.

LES FAITS

Le **13 octobre 2010** vers **13 h30**, heure locale, en troisième heure de jusant, le chaland aquacole *NATAM,* qui vient de quitter le port de Gujan-Mestras (33), fait route dans le chenal dit « Les Baluars ».

Le chaland aquacole *L'ECUME*, venant lui aussi du port de Gujan-Mestras et se rendant également sur ses parcs, suit et rattrape le *NATAM* par son bâbord arrière. Il navigue à la limite gauche du chenal.

Un peu avant d'arriver à la balise « K7 », lorsqu'il s'apprête à doubler le *NATAM*, ce dernier entame une giration sur bâbord. Le patron de *L'ECUME* débraye son moteur mais ne peut éviter la collision.

Au moment des faits, le temps est très beau, la mer est parfaitement calme, la visibilité excellente et le vent sur cette partie du bassin, quasiment nul.

Le patron du *NATAM* est seul à bord. Il doit assumer la navigation et la veille dans ce chenal particulièrement fréquenté et à une heure d'affluence, tous les professionnels soumis à la marée, partant et revenant dans les mêmes créneaux horaires. Sa vitesse est de l'ordre de 5 à 6 nœuds.

Sur *L'ECUME,* la hauteur du chargement ne gêne absolument pas la visibilité sur l'avant de l'embarcation. Le patron est à la barre, son matelot est avec lui dans l'abri navigation situé sur l'arrière. Il navigue à environ 12 nœuds, en limite gauche du chenal. Lui aussi doit emprunter le chenal d'Arcachon pour rejoindre ses parcs.Ce secteur impose une vigilance accrue de la part de l'équipage.

Il anticipe mal la manœuvre du *NATAM* pensant que celui-ci allait virer plus large. Il se trouve ainsi placé juste derrière lui, légèrement sur son bâbord lorsque le *NATAM* vient chercher progressivement le nouveau cap.

Aussitôt, le patron de *L'ECUME* débraye et inverse la marche. Cependant, il ne peut éviter la collision. Son chaland, plus haut que le *NATAM*, monte sur ce dernier, détruisant l'abri de navigation dans lequel se trouve son pilote.

CONSEQUENCES

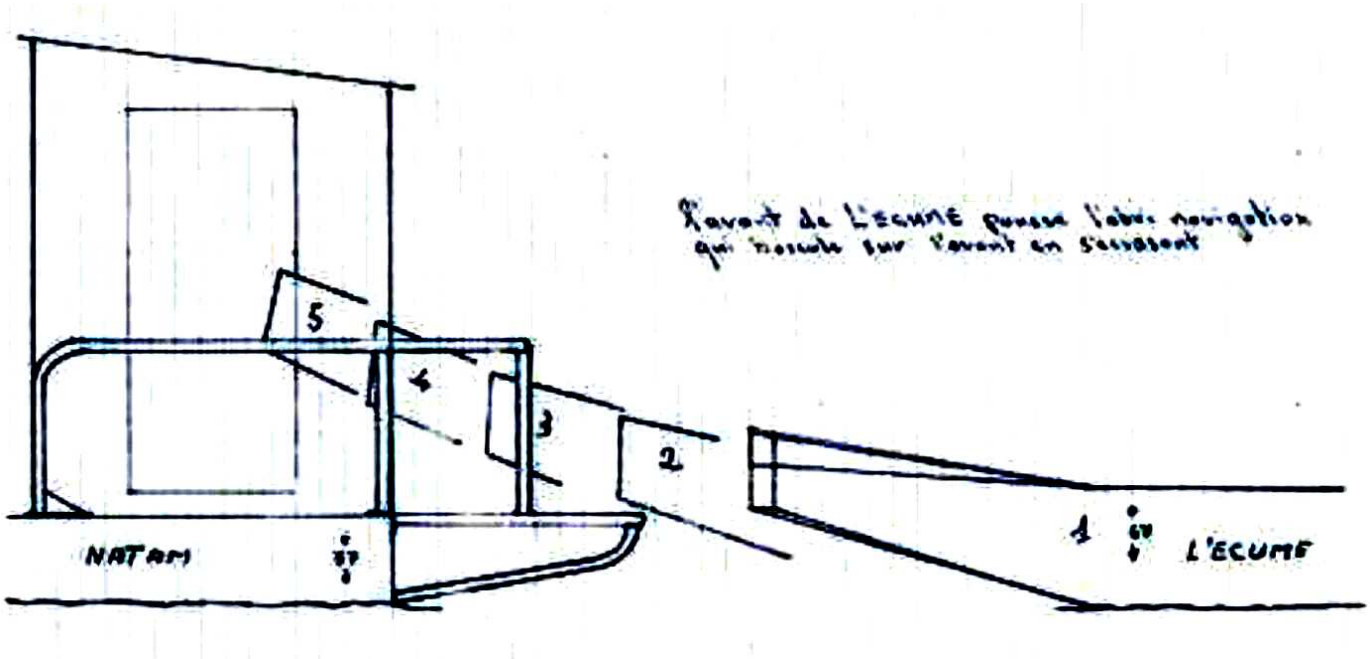
L'abri de navigation du chaland *NATAM* est totalement détruit. Les cloisons arrière et latérale gauche sont brisées. Les cloisons avant et latérale droite ont basculé vers l'avant. Le moteur est hors d'usage. Lors du choc, les durites d'huile et l'alimentation en carburant ont été arrachées et le moteur s'est rapidement arrêté. La barre supérieure du garde-corps est intacte, mais quatre chandeliers ont été brisés. L'avant de *L'ECUME* est passé sous la barre du garde-corps avant de bousculer l'habitacle.

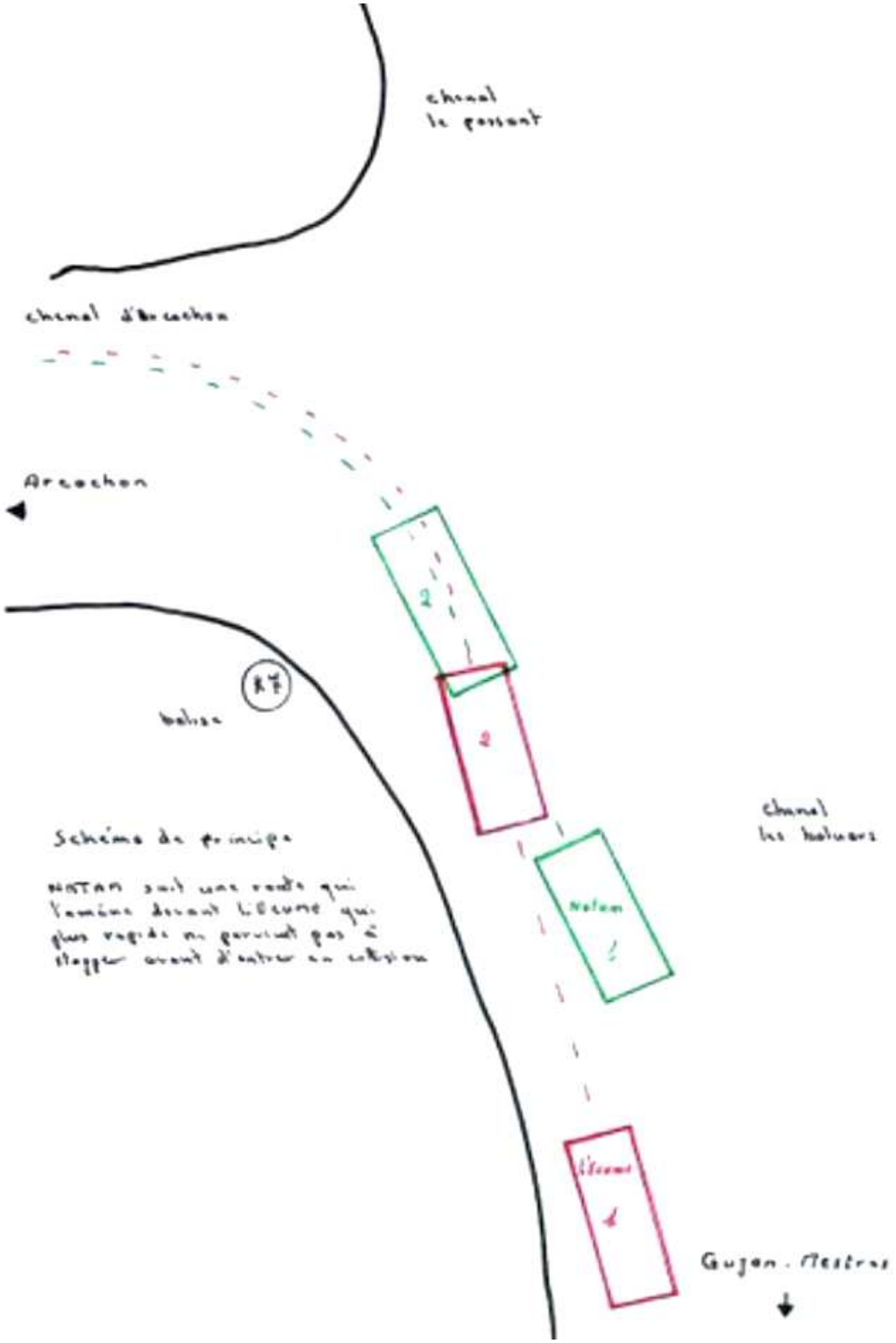
Le patron qui se trouvait à la barre, s'est retrouvé coincé contre celle-ci avant de s'écrouler dans les débris de sa timonerie. Il a été sérieusement blessé (21 jours d'ITT).

OBSERVATIONS

Ce chenal ainsi que celui d'Arcachon, sont des lieux ou la circulation des chalands aquacoles est très importante lors des départs et des retours des parcs. Si le chenal « Les Baluars » est large de plusieurs centaines de mètres, l'entrée dans celui d'Arcachon provoque un étranglement qui oblige les professionnels à réduire les distances entre chaque embarcation. Il leur appartient de faire preuve alors d'une vigilance accrue et notamment de veiller avant chaque manœuvre, qu'ils peuvent l'effectuer en toute sécurité.

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




chenal
le passant
chenal d'Arcachon
Arcachon
2
2
Notam
1
1
Gujan . Mestras
Schéma de principe
NOTAM suit une route qui
l'amène devant l'Ecume qui
plus rapide ne parvient pas à
stopper avant d'entrer en collision

ENSEIGNEMENTS

Cet accident qui aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus graves, est dû principalement à un défaut de vigilance de la part de tous les acteurs.

Notamment, le patron et le matelot de *L'ECUME,* s'ils avaient assuré une veille attentive, se seraient rendu compte qu'en rattrapant l'embarcation qui les précédait, par son coté bâbord, à l'approche d'un changement de cap, ils couraient le risque de se laisser enfermer entre le bord du chenal et l'embarcation coupant leur route. Ils avaient cependant la possibilité de changer de cap pour passer à droite du *NATAM* ou de réduire leur vitesse pour garder une distance de sécurité permettant de manœuvrer.

D'une manière générale, la veille doit être effectuée avec attention et la vitesse adaptée aux circonstances .

COLLISION ENTRE LE VOILIER *UN MONDE BLEU TOUT EN VERT* ET LE CHALUTIER *BARA AN AOD* SURVENUE LE 03 NOVEMBRE 2010 A 130 MILLES DANS L'OUEST DE OUESSANT

NAVIRES

BARA AN AOD

BARA AN AOD au port du Guilvinec

Le navire de pêche *BARA AN AOD*, construit en 1988, est immatriculé au Guilvinec sous le numéro GV 683737. C'est un navire en acier de type chalutier. Il pratique le chalut de fond. Les marées durent environ 15 jours.

Longueur : 22,40 mètres, largeur 7 mètres - Jauge : 86,00 tonneaux. Il est équipé d'un moteur de propulsion de 431 kW.

Le *BARA AN AOD* est un navire bien entretenu, sa dernière visite de sécurité date du 27 octobre 2010. Il est armé en pêche au large et dispose d'un permis de navigation en 2ème catégorie en cours de validité.

UN MONDE BLEU TOUT EN VERT

UN MONDE BLEU TOUT EN VERT démâté

Le voilier *UN MONDE BLEU TOUT EN VERT* est un monocoque en aluminium, « Cigale 16 », construit aux Sables d'Olonne.

Longueur 15,73 m, largeur 4,71 m, jauge 24,03 tx

Il est armé pour la course au large.

EQUIPAGES

A bord du *BARA AN AOD,* l'équipage est composé de cinq marins : un patron, un second pont, un chef mécanicien et deux matelots, conformément à la décision d'effectif.

Le patron est titulaire du brevet de patron de pêche depuis 1996.

Tous sont à jour de leur visite médicale.

Le voilier *UN MONDE BLEU TOUT EN VERT* est armé par une seule personne (course en solitaire). La skipper a passé les épreuves qualificatives permettant de s'inscrire à l'édition 2010 de la *Route du Rhum*.

EQUIPEMENTS PERMETTANT DE DECELER LES RISQUES D'ABORDAGE

Le navire de pêche et le voilier disposent à bord d'un radar avec ARPA et dispositif d'alarme anti-collision ainsi que d'un AIS également avec alarme.

FEUX DE NAVIGATION

Le *BARA AN AOD* montre les feux prescrits par la COLREG pour un chalutier en pêche, à savoir : un feu blanc surmonté d'un feu vert, visibles sur tout l'horizon et ses feux de côté et de poupe d'un navire ayant de l'erre. Par ailleurs, les six projecteurs de pont sont allumés.

UN MONDE BLEU TOUT EN VERT, voilier de moins de 20 mètres, montre ses feux de côté et un feu de poupe réunis en un seul fanal placé à la partie supérieure du mât.

LES FAITS

Heures locales (UTC+1)

Météorologie

Le vent est Ouest–Sud/Ouest pour 20 nœuds, la mer est forte avec une houle de 4 à 5 mètres, la visibilité est bonne et d'environ 8 milles.

Journée du 31 octobre 2010

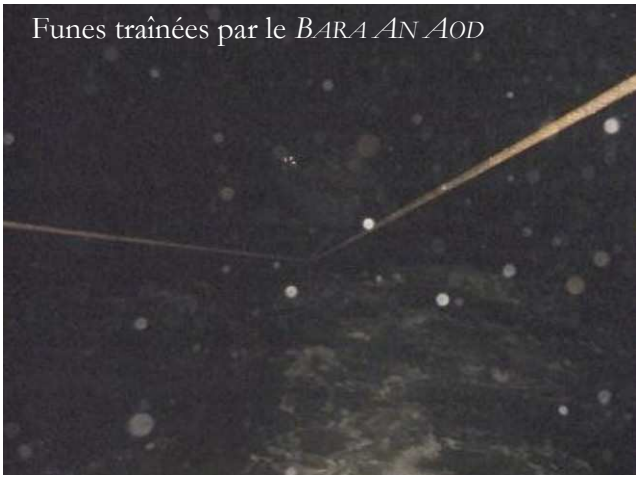
Le voilier UN *MONDE BLEU TOUT EN VERT* prend le départ de Saint-Malo de la course en solitaire de la *Route du Rhum* dont l'arrivée est prévue à Pointe à Pitre.

Journée du 03 novembre 2010

Vers 01h50, la skipper est sur le pont du voilier *UN MONDE BLEU TOUT EN VERT*. Aucun navire n'est relevé dans les parages.

De retour dans le cockpit, elle veille l'AIS. Elle repère un navire de pêche éloigné qui ne représente pas un danger. Le radar, installé sur le portique arrière est éteint. Les conditions de mer rendent l'alarme d'intrusion inefficace.

Vers **02h05**, le chalutier *BARA AN AOD* est en pêche, à 3 nœuds à 130 milles dans l'Ouest de Ouessant. Il traîne deux chaluts jumeaux à 3 funes. La distance entre l'arrière du navire et l'endroit où les funes disparaissent dans la mer est d'environ 15 mètres.



Funes traînées par le *BARA AN AOD*

A bord du chalutier, le matelot de quart qui effectue une veille optique et utilise les moyens d'aide à la navigation mis à sa disposition (AIS, radar) ne relève aucun navire.

Le voilier *UN MONDE BLEU TOUT EN VERT,* en route sous grand voile avec 2 ris et génois réduit aux 2/3, heurte la fune centrale des chaluts tirés par le *BARA AN AOD* . Le mât est arraché par la fune sur laquelle le voilier reste accroché par son étrave

A **02h15**, avec les mouvements de la houle le voilier se décroche de la fune. Le mât, retenu par les haubans, pend le long du bord.

A **02h20**, la skipper du voilier appelle par téléphone satellite le directeur de la course pour lui signaler l'événement. Ce dernier en informe le CROSS Corsen.

A **06h00**, la skipper est transférée à bord du *BARA AN AOD*.

A **12h00**, après avoir largué son mât, le voilier est pris en remorque par le chalutier.

Journée du 04 novembre 2010

A **17h30**, le convoi arrive au port du Château à Brest où le voilier est amarré. Le *BARA AN AOD* reprend la mer pour ses lieux de pêche.

CONSEQUENCES

A bord du voilier, toutes les structures et équipements situés au-dessus du pont sont détruits ou cassés. La totalité du gréement et des voiles, à l'exception de la trinquette est perdue. La partie avant du navire est endommagée. *UN MONDE BLEU TOUT EN VERT* est hors d'état de naviguer.

Le chalutier n'a pas subi de dégâts mais a perdu presque deux jours de pêche pour le remorquage du voilier.

CONCLUSION

Cet évènement de mer est dû à une insuffisance de veille à bord des deux navires. Cependant, sur les voiliers effectuant des courses en solitaire, l'impossibilité d'effectuer une veille permanente est un facteur de risque de collision.

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

ENSEIGNEMENTS

COLREG

Il existe une incompatibilité fondamentale entre la pratique des courses en solitaire et les exigences de COLREG relatives à la veille.

Et de rappeler à la skipper, qu'un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route d'un navire en train de pêcher (règle 18 b) iii) de la COLREG « Responsabilités réciproques des navires ».

L'AIS, compte-tenu des renseignements qu'il fournit, et bien qu'il ne remplace pas les équipements de navigation tel que le radar et l'ARPA, peut être utilisé comme moyen complémentaire d'aide à la décision anti-collision.

ABORDAGE ENTRE LES NAVIRES DE PECHE *LOKEYA* ET *YANN BLANDINE* SURVENU LE 16 DECEMBRE 2010 A PROXIMITE DE SAINT-MALO

NAVIRE ET EQUIPAGE

LOKEYA

Catamaran de pêche aux arts dormants en aluminium construit en 2004.

Longueur : 11,95 mètres, puissance : 206 kW, armé en 3ème catégorie, immatriculé : SM 912 268.

Equipage composé d'un patron mécanicien, titulaire notamment d'un capacitaire, et de quatre matelots

YANN BLANDINE

Catamaran de pêche aux arts dormants en PRVT construit en 1990.

Longueur : 11,36 mètres, puissance : 160 kW, armé en 3ème catégorie, immatriculé : SM 730 716.

Equipage composé d'un patron mécanicien, titulaire également d'un capacitaire, d'un marin pêcheur qualifié et de 3 matelots.

LES FAITS

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

La mer est peu agitée, le vent est de secteur Nord.

Le **16 décembre 2010** vers **01h00**, le *YANN BLANDINE* quitte le port de Saint-Malo pour se rendre sur ses lieux de pêche situés à 10 milles au Nord.

Vers **03h45**, le *LOKEYA* quitte le port de Saint-Malo pour se rendre également sur ses lieux de pêche.

Vers **05h45**, le *YANN BLANDINE* relève ses filets à la position 48°49'54"N et 002°02'56"W. Il est cap au Ouest-Nord/Ouest. Ses feux de pêche et ses projecteurs sont allumés.Le vent fraichit et passe au Nord-Ouest de 15 à 20 nœuds, la visibilté est bonne.

Le patron aperçoit bien au radar un navire en approche, mais ne s'en inquiète pas dans un premier temps car les bateaux de pêche se croisent régulièrement dans cette zone.

Voyant que l'autre navire continue sa route de collision, le patron du *YANN BLANDINE* lance un appel VHF qui reste sans réponse, donne un coup de projecteur, et enfin tente de battre en arrière au dernier moment.

Le *LOKEYA*, dont le patron, occupé à préparer sa journée de pêche, fait preuve d'inattention, aborde le *YANN BLANDINE* sur son bâbord vers **05h45**.

Le choc est violent et rapidement une voie d'eau est détectée sur le *YANN BLANDINE* dont le patron décide dès lors de revenir au port.

Le *LOKEYA* accompagne le *YANN BLANDINE* sur le retour pour lui porter assistance en cas de besoin.

Vers **07h00**, les deux navires sont à quai a Saint-Malo.

Le *YANN BLANDINE*, très endommagé, est mis au sec pour investigation précise des dégâts.

CONSEQUENCES

Les dégâts sur le *LOKEYA* sont insignifiants et se limitent à deux « bosses » sur les étraves, d'ailleurs, il retournera en mer immédiatement après avoir accompagné le *YANN BLANDINE* à quai.

En revanche, le *YANN BLANDINE* a subi d'importants dommages .Les deux coques du *LOKEYA* ont créé deux points d'impacts.

Le premier, sur l'avant bâbord, à 2,80 mètres de l'étrave (poste d'équipage). Une profonde brèche verticale y a été ouverte depuis le haut, au niveau de l'abri jusqu'à 30 cm en dessous de la flottaison, où le bordé est éventré. A ce point d'impact, le balcon sur le pont supérieur a été déformé et cassé.

Le second point d'impact se situe plus en arrière, vers le milieu du navire, où le pavois et des jambettes ont été enfoncés jusqu'au niveau du pont qui montre également des traces de délaminage. Enfin, les tubes supportant le taud de protection du pont de travail ont été déformés ou cassés à bâbord. Ces dommages ont entraîné près d'un mois de réparations.

Le choc violent a par ailleurs projeté au sol plusieurs membres de l'équipage de *YANN BLANDINE*, qui auraient pu être ainsi blessés.

CONCLUSIONS

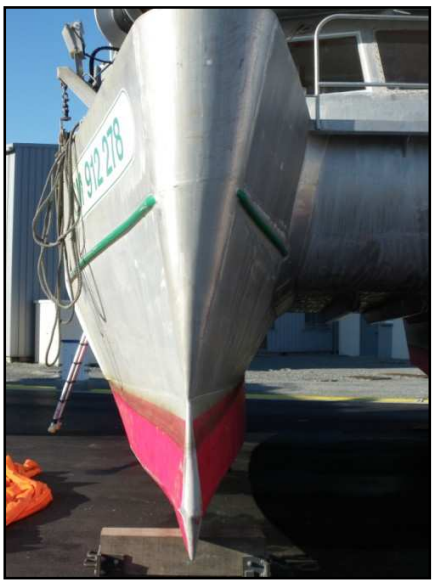
Le patron du *LOKEYA*, peu avant l'abordage, était occupé à réveiller son équipage pour l'arrivée sur les lieux de pêche et à préparer sa journée de pêche. Par conséquent, son attention a été détournée de la veille. Il n'a pas appliqué la COLREG.

Le patron du *YANN BLANDINE* se savait privilégié, il a cependant tenté d'alerter l'autre navire par VHF et avec son projecteur, et a ensuite tenté d'éviter l'abordage en battant machine arrière. Le *YANN BLANDINE* était en outre gêné par sa filière de filets qu'il était en train de relever.

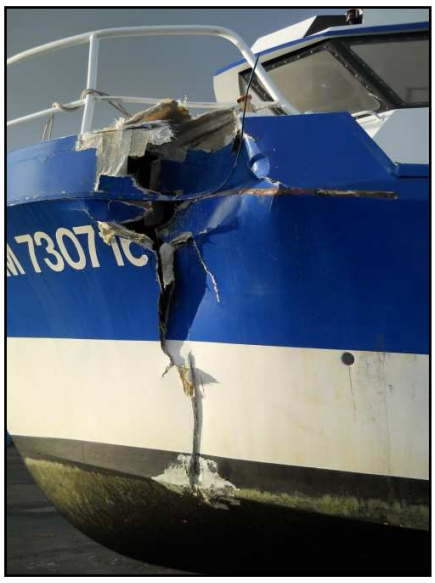
Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

- Les patrons des navires de pêche doivent maintenir une **veille permanente** et d'une manière générale respecter la COLREG.
- Ils sont invités à se servir plus largement de la fonction alarme anti-collision de leurs radars.



Etrave du *LOKEYA*



YANN BLANDINE endommagé

BLESSE A BORD DU CHALUTIER *BERENICE II*
LE MARDI 25 JANVIER 2011

NAVIRE ET EQUIPAGE

Bérénice II vue de la potence bâbord

Le chalutier *BERENICE II*, immatriculé au Guilvinec sous le numéro GV 317543, a été construit en 1976 ; sa coque, longue de 15,30 mètres et d'une jauge brute de 98 tonneaux, est en bois ; il est équipé d'un moteur de propulsion de 211 kW ; il pratique le double chalut de fond et effectue des marées à la journée. La vente des captures se fait habituellement à la criée du Guilvinec.

Le *BERENICE II* est un navire bien entretenu, sa dernière visite de sécurité remonte au 03 juin 2010. Son permis de navigation est valide jusqu'au 03 juin 2011, pour une navigation en 3éme catégorie.

Il est armé par deux membres d'équipage dont un patron mécanicien et un matelot, conformément à la décision d'effectif du 14 janvier 2000. Tous deux sont à jour de leurs visites médicales. Le patron est titulaire du brevet de lieutenant de pêche et du permis de conduire les moteurs marins ; le matelot est titulaire du certificat de capacité.

Le temps est beau et la mer est calme.

LES FAITS

Heures locales (UTC+1)

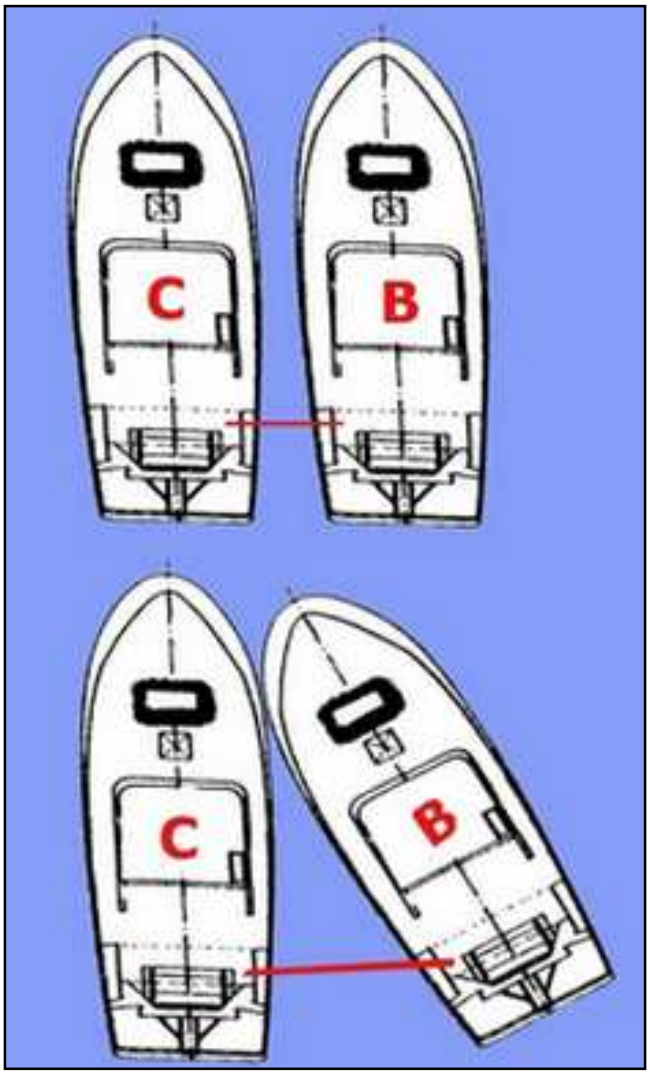
Vers **14h00**, **le mardi 25 janvier 2011**, le chalutier *BERENICE II* se trouve en pêche dans le Sud du sémaphore de la pointe de Penmarc'h à 3,1 milles. Une manœuvre de virage des deux chaluts est en cours, lorsque l'un d'eux est perdu suite à une croche. Le reste du train de pêche est viré. Le patron du *BERENICE II* contacte par VHF le patron du chalutier « Cascadeur », qui chalute à proximité ; il souhaite lui emprunter un grappin d'un poids de 50 kg environ, pour tenter de dégager le chalut croché au fond.

Grappin du *CASCADEUR*

A **14h25**, le *BERENICE II* se met en route parallèle, à bâbord du *CASCADEUR*, qui chalute à une vitesse d'environ 3 nœuds. Le matelot du *BERENICE II* connecte un orin au bout de la fune bâbord et passe l'ensemble par le réa de la potence bâbord. Pour effectuer cette opération, il est monté sur le pavois, un pied posé sur la lisse et l'autre en suspension juste au-dessus de la fune bâbord, dont quelques mètres sont lovés sur le pont.

Le matelot du *BERENICE II* passe l'orin à un matelot du *CASCADEUR*, puis ce dernier connecte l'orin sur le grappin. Soudain, l'arrière du *BERENICE II* s'écarte de l'autre navire, provoquant une brusque tension de la fune et entraînant violemment le grappin qui se coince contre la passerelle du *CASCADEUR*.

En se tendant, la fune lovée sur le pont du *BERENICE II*, enserre le pied du matelot et le sectionne aux trois-quart.



Manœuvre des deux chalutiers

La tension de la fune provoque une évolution du *BERENICE II* sur bâbord, dont la proue heurte l'avant tribord du *CASCADEUR*.

Les deux navires stoppent. Puis, le patron du *BERENICE II* se rend sur le pont pour libérer le pied du matelot.

A **14h30**, le *BERENICE II* prévient le CROSS Etel qu'il a un blessé à son bord. Le sémaphore de Penmarc'h assure le relais radio.

A **14h35**, conférence à trois CROSS Etel / *BERENICE II* / CCMM Toulouse qui demande l'évacuation médicalisée du blessé.

A **14h38**, le CROSS Etel met en œuvre l'hélicoptère de la Marine Nationale basé à Lanvéoc Poulmic .

A **15h54** Treuillage du blessé à bord de l'hélicoptère

A **16h24**, hélicoptère posé à Cavale Blanche, victime prise en charge par le service des urgences.

A **16h45**, *BERENICE II* accoste au port du Guilvinec.

CASCADEUR au port du Guilvinec

CONSEQUENCES

Le matelot du *BERENICE II* a été amputé de son pied.

CONCLUSIONS

Les conditions météo ne sont pas à l'origine de cet accident car la mer était belle et le temps calme.

Le matelot du *BERENICE II* avait pris la précaution de se protéger, et portait un casque et un VFI.

Par ailleurs, la manœuvre de transfert du grappin, effectuée en suivant des routes parallèles à 3 nœuds était dangereuse. Le souci de ne pas interrompre un trait de chalut en cours, sans avoir suffisamment évalué le niveau de risque présenté par la manœuvre, est à l'origine de l'accident. Ce niveau de risque aurait été réduit si les deux navires avaient stoppé pour transférer le grappin, puisque la mer était calme.

Enfin, ce navire de pêche de 15,30 m de longueur, équipé d'engins de pêche lourds, n'est armé que par deux hommes d'équipage. Ce faible effectif contribue aussi à augmenter le niveau du risque, notamment en cas de situation dégradée ou de manœuvre exceptionnelle.

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

ENSEIGNEMENTS

Pour l'armateur du navire

L'effectif minimum limité à deux hommes aujourd'hui, mériterait d'être revu à la hausse, en raison des cas de situations dégradées ou de manoeuvres exceptionnelles dues au train de pêche.

Pour les patrons des navires de pêche

Le transfert de matériel entre chalutiers en mer ne devrait être effectué qu'en cas de nécessité absolue, navires stoppés, par mer calme.

COLLISION ENTRE LE VRAQUIER *ALPENA* ET LE CHALUTIER *SAINT JOSSE IV* SURVENUE LE 2 FEVRIER 2011 DANS LE DST DU PAS DE CALAIS

NAVIRES ET EQUIPAGES

ALPENA :

Vraquier construit en 1998 – Longueur : 185 m - Déplacement 47 229 t - Propulsion : 7038 kW.

Pavillon : Libéria - Indicatif : A8SS7. Armement Ukrainien basé à Odessa.

Equipage : 22 personnes.

SAINT JOSSE IV :

Chalutier pélagique et senne danoise construit en 2000 modifié en 2010 (BL 914 099) - Indicatif : FUOM - Longueur : 24,40 m - Propulsion : 452 kW.

Gestion de l'anticollision : AIS sur écran TRANSAS - 1 radar de veille sur échelle 6 milles et ARPA (peu utilisé) - 1 radar d'approche (3 cm) sur échelle 2 milles.

Marées de 5 jours.

Equipage : 5 personnes

Patron-armateur titulaire des qualifications lieutenant de pêche (nov. 1993) et patron de pêche (mai 1996).

Le **second pont** est titulaire du capitaine 200 (février 2007).

LES FAITS

Conditions météorologiques observées par les deux navires :

Vent : Ouest 16 nœuds - mer belle à peu agitée - visibilité : 2 milles, variable.

Heures locales (UTC+1)

Le **31 janvier 2011**,

Le *SAINT JOSSE IV* appareille de Boulogne-sur-Mer à **03h00**. A **08h00** il est sur sa zone de pêche (rail descendant du Pas-de-Calais).

Dans la nuit du 31 janvier au 1er février, il ne pêche pas et l'équipage du *SAINT JOSSE IV* se repose.

Le **1er février 2011**,

L'*ALPENA* appareille de Flushing (Pays-Bas) à **17h20** à destination de Liverpool. Le pilote est débarqué à **20h30**. Suite à un problème de machine, l'allure est réglée en AV toute de manœuvre.

Vers **23h00**, la visibilité est variable : 0,3 à 0,5 mille, occasionnellement 5 à 6 milles. Cap au 254° à environ 10 nœuds. Le commandant est à la passerelle.

Le **2 février 2011**,

Après avoir pêché à la senne danoise la journée précédente, le *SAINT JOSSE IV* met en pêche au chalut pélagique jusqu'à **02h00**.

A **03h00**, il est de nouveau en pêche pour un autre trait de chalut.

Les feux de capacité de manœuvre restreinte sont allumés. AIS et VHF voie 16 en service.

A **05h00**, vu de la passerelle de l'*ALPENA*, la visibilité s'améliore. Le commandant quitte alors la passerelle pour se reposer, le quart étant assuré par le second capitaine, avec un veilleur et le bosco en renfort.

A **05h15**, le second pont du *SAINT JOSSE IV* prend le quart à la suite du patron qui laisse ses consignes habituelles (sa couchette est située en bas de l'escalier d'accès à la passerelle).

Jusqu'à **05h35**, le cap du *SAINT JOSSE IV* varie entre 075° et 058°, à environ 3 nœuds.

A **05h36**, le *SAINT JOSSE IV* vient progressivement au 110° – 115° pour croiser le chalutier *GLOIRE A MARIE* (bâbord – bâbord), après avoir convenu de la manœuvre par VHF voie 15 (ou 71).

Le patron du *SAINT JOSSE IV* est de nouveau à la passerelle, appelé par le second.

A **05h36mn40s**, l'*ALPENA* est à 1,5 mille du *SAINT JOSSE IV*.

Selon le commandant, l'*ALPENA* ne détecte pas le *SAINT JOSSE IV* sur son AIS. La tentative de contact VHF avec « le navire de pêche » n'aboutit pas.

Compte tenu de la longueur des engins de pêche des 2 chalutiers, l'usage est de reprendre le cap initial au moins 0,3 mille après le croisement.

De **05h36** à **05h42**, le *SAINT JOSSE IV* garde donc un cap qui varie entre 114,7° et 127,7° afin de parer le *GLOIRE A MARIE*.

Durant cette période, le cap de l'*ALPENA* a évolué du 239,7° au 262,9°. Sa vitesse est un peu inférieure à 12 nœuds.

Le CPA entre les 2 navires reste proche de 0 (cf. images radar ci-dessous).

A **05h42**, la distance entre les 2 navires est de 0,19 mille.

C'est à ce moment que le patron du *SAINT JOSSE IV* voit le feu rouge de l'*ALPENA* « sortir du brouillard ». Il met le pas de l'hélice à 0.

Selon le patron le navire abat alors sur la gauche, sous l'effet du chalut. Il vient progressivement au 090°, puis au 067°.

Le cap de l'*ALPENA* est au 264°.

A **05h42mn20s**, la distance entre les 2 navires est d'environ 200 mètres.

A **05h42mn40s**, les 2 navires entrent en collision. Le *SAINT JOSSE IV* heurte avec son étrave le flanc bâbord de l'*ALPENA* , à hauteur de la cale 5.

A **05h43**, sous l'effet du choc, le cap du *ST JOSSE IV* passe brusquement au 019° puis au 250°.

Le cap de l'*ALPENA* est au 270° à 11,4 nœuds.

A **05h45**, le cap de l'*ALPENA* est au 300° à 10 nœuds, son intention étant vraisemblablement de passer derrière le *GLOIRE A MARIE*. Le second capitaine demande au commanant de monter en urgence à la passerelle, puis l'informe rapidement de la situation.

A bord de l'*ALPENA* la collision n'a pas été perçue.

Préoccupé par son problème machine et ne connaissant pas encore les effets de la collision sur son navire, le commandant de l'*ALPENA* ne contacte pas immédiatement le MRCC de Douvres.

Le *SAINT JOSSE IV* alerte le CROSS Gris-Nez qui transmet au MRCC de Douvres. Celui-ci contacte l'*ALPENA* qui confirme la collision, puis évoque une simple situation rapprochée.

Après inspection des avaries, et en l'absence de voie d'eau, le *SAINT JOSSE IV* fait route vers Boulogne-sur-Mer.

Dès les premières lueurs du jour, la cale 5 de l'*ALPENA* est ouverte pour inspection des avaries.

L'*ALPENA* se dirige ensuite vers un mouillage pour réparer son avarie machine. Le MRCC de Douvres est informé.

CONSEQUENCES

SAINT JOSSE IV :

Les dégâts sont concentrés sur l'étrave (enfoncement d'1 m et arrachement du pont sur environ 2 m).

ALPENA :

Fissures à la jointure des bordés entre les couples 48 et 53, au dessus de la ligne de flottaison.

OBSERVATIONS - CONCLUSION

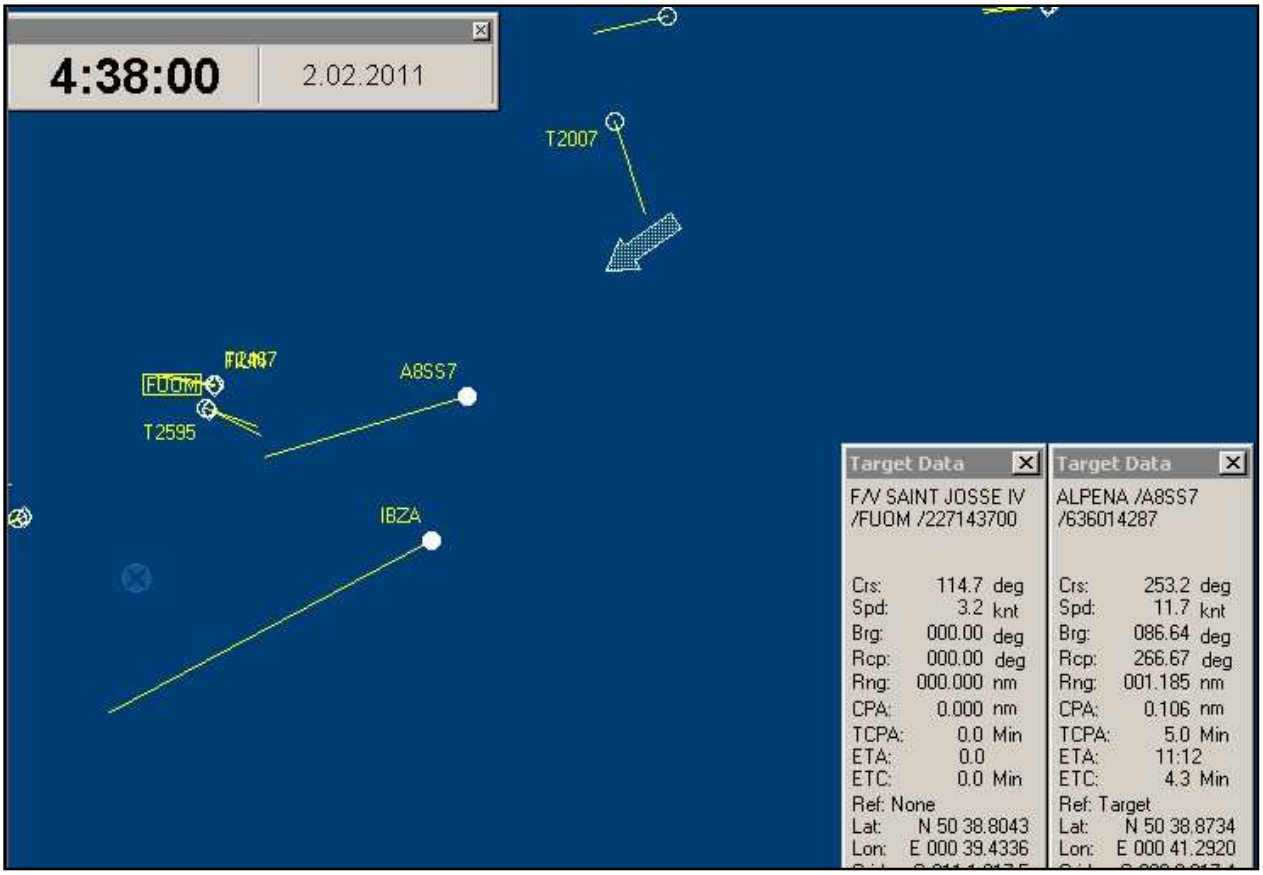
L'homme de quart et le patron du *SAINT JOSSE IV* avaient conscience de l'obligation de ne pas gêner les navires empruntant le DST (Règle 10 – i).

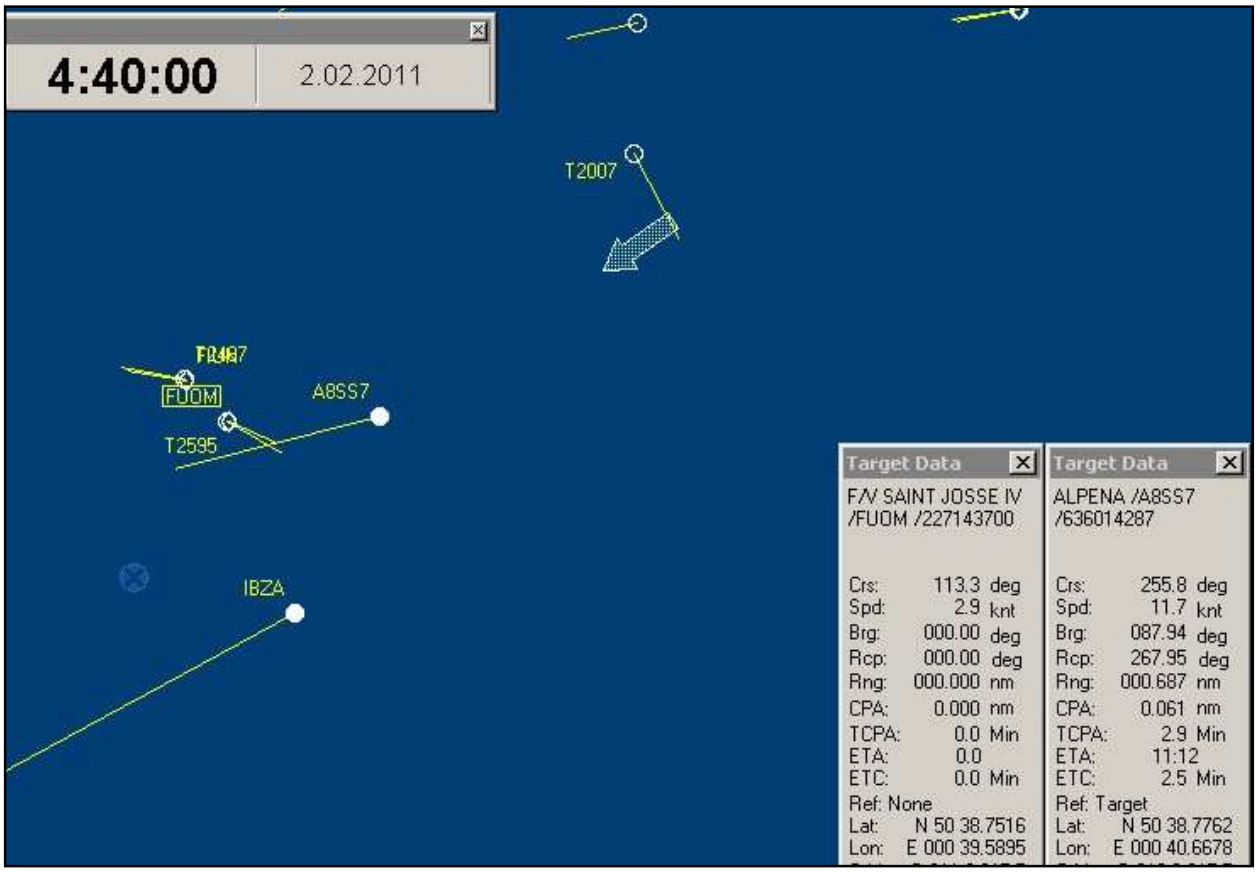
Ils pensaient néanmoins que les Règles 14 et 15 s'appliquaient strictement « à leur avantage » (navires dont les routes sont opposées et navires dont les routes se croisent).

Les navires de pêche n'entrent pas dans le champ d'application de la Règle 27 pour l'utilisation des feux de capacité de manœuvre restreinte.

Echec de la sauvegarde VDR effectuée par le cdt de l' *ALPENA*.

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


4:38:00
2.02.2011
T2007
FUOM
A8SS7
T2595
IBZA
Target Data
F/V SAINT JOSSE IV
/FUOM /227143700
Crs: 114.7 deg
Spd: 3.2 knt
Brg: 000.00 deg
Rcp: 000.00 deg
Rng: 000.000 nm
CPA: 0.000 nm
TCPA: 0.0 Min
ETA: 0.0
ETC: 0.0 Min
Ref: None
Lat: N 50 38.8043
Lon: E 000 39.4336
Target Data
ALPENA /A8SS7
/636014287
Crs: 253.2 deg
Spd: 11.7 knt
Brg: 086.64 deg
Rcp: 266.67 deg
Rng: 001.185 nm
CPA: 0.106 nm
TCPA: 5.0 Min
ETA: 11:12
ETC: 4.3 Min
Ref: Target
Lat: N 50 38.8734
Lon: E 000 41.2920


4:40:00
2.02.2011
T2007
FUOM
A8SS7
T2595
IBZA
Target Data
F/V SAINT JOSSE IV
/FUOM /227143700
Crs: 113.3 deg
Spd: 2.9 knt
Brg: 000.00 deg
Rcp: 000.00 deg
Rng: 000.000 nm
CPA: 0.000 nm
TCPA: 0.0 Min
ETA: 0.0
ETC: 0.0 Min
Ref: None
Lat: N 50 38.7516
Lon: E 000 39.5895
Target Data
ALPENA /A8SS7
/636014287
Crs: 255.8 deg
Spd: 11.7 knt
Brg: 087.94 deg
Rcp: 267.95 deg
Rng: 000.687 nm
CPA: 0.061 nm
TCPA: 2.9 Min
ETA: 11:12
ETC: 2.5 Min
Ref: Target
Lat: N 50 38.7762
Lon: E 000 40.6678

ENSEIGNEMENTS

- La gestion de l'anticollision à partir des informations AIS est moins fiable que l'ARPA et moins adaptée à cet usage.

- Des manœuvres effectuées franchement et à temps par les 2 navires permettaient d'éviter une situation rapprochée et, a fortiori, la collision.

- Problématique de la cohabitation entre les navires suivant des « routes pêche » et ceux empruntant les routes obligatoires du DST.

- La procédure de sauvegarde des données VDR doit être maîtrisée par les capitaines de navires.

- Le bon fonctionnement du VDR doit être régulièrement contrôlé.

COLLISION BETWEEN THE BULK CARRIER *ALPENA* AND THE TRAWLER *SAINT JOSSE IV* ON 2 FEBRUARY 2011 IN THE DOVER TSS

VESSELS AND CREWS

ALPENA :

Bulk carrier built in 1998 - Length : 185 m - Displacement : 47,229 metric tons - Main engine : 7,038 kW.

Flag : Liberia - Call sign : A8SS7. Ukrainian owner based in Odessa.

Crew : 22 members.

SAINT JOSSE IV :

Midwater otter trawler and Danish seine net seiner built in 2000, upgraded in 2010 (BL 914 099) - Call sign : FUOM - Length : 24.40 m - Main engine : 452 kW.

Anti-collision management : AIS on TRANSAS display - 1 navigation radar set to a 6 mile range, fitted with ARPA (little-used) - 1 approach radar (3 cm) set to a 2 mile range.

Fishing period : 5 days.

Crew : 5 members.

Skipper-owner holding a mate of a fishing vessel certificate (Nov. 1993) and a fishing master certificate (May 1996).

The **deck mate** holds a Master 200 certificate (February 2007).

FACTS

Weather conditions as observed by both vessels :

Westerly wind 16 knots - Sea state smooth to slight - Visibility : 2 miles, changeable.

Local time (GMT+1)

On **31 January 2011,**

SAINT JOSSE IV sailed from Boulogne-sur-Mer at **3.00 am**.

At **8.00 am**, she was on her fishing grounds (southwest bound lane in Dover TSS).

During the 31 January night, she was not fishing and *SAINT JOSSE IV* crew was at rest.

On **1st February 2011**,

ALPENA sailed from Flushing (The Netherlands) at **5.20 pm** bound to Liverpool. The pilot had been dropped at **8.30 pm**. Owing to an engine problem, the speed had been set to full ahead, manoeuvring speed.

Around **11 pm**, the visibility was changeable: 0.3 to 0.5 mile, occasionally 5 to 6 miles. Heading 254° at about 10 knots. The Master was on the bridge.

On **2 February 2011**,

After she had fished with her Danish seine net during the previous day, *SAINT JOSSE IV* had been fishing with her midwater otter trawl until **2.00 am**.

At **3.00 am**, she was again fishing for an other haul.

Her « vessel restricted in their ability to manoeuvre » lights were on. AIS and VHF channel 16 were on.

At **5.00 am**, from the *ALPENA* bridge point of view, the visibility had improved. Then the master leaved the bridge to rest, the first officer was on watch with a lookout and the bo'sun in support.

At **5.15 am**, the deck mate took over the watch from the skipper who gave his usual orders (his berth is located at the bottom of the bridge stairways).

Until **5.35 am**, *SAINT JOSSE IV* heading varied between 075° and 058° at about 3 knots.

At **5.36 am**, *SAINT JOSSE IV* came progressively to 110°-115° to pass the trawler *GLOIRE A MARIE* (port-port) after having agreed upon the manoeuvre on VHF channel 15 (or 71).

SAINT JOSSE IV skipper was back on the bridge, called up by his mate.

At **5.36.40**, *ALPENA* was at 1.5 mile from *SAINT JOSSE IV*.

According to *ALPENA* master, *ALPENA* did not have any AIS contact on *SAINT JOSSE IV*. The attempt to contact the "fishing vessel" on VHF did not succeed.

Taking into account the length of the fishing gear of both trawlers, it's usual practice to resume the initial heading at least 0.3 mile after the passing point.

Thus from **5.36 am** to **5.42 am**, *SAINT JOSSE IV* kept heading between 114.7° and 127.7° in order to clear *GLOIRE A MARIE*.

During this period of time, *ALPENA* had altered course from 239.7° to 262.9°. Her speed was a little less than 12 knots.

The CPA between the 2 vessels was nearly 0 (see radar pictures below).

At **5.42 am**, the distance between the 2 vessels was 0.19 mile.

It is at this instant that the skipper of *SAINT JOSSE IV* saw the red navigation light of *ALPENA* "coming out of the fog". He set the propeller pitch to 0.

According to the skipper, the vessel cast to port under the influence of the trawl. She came progressively to 090° then to 067°.

ALPENA heading was 264°.

At **5.42.20 am**, the distance between the 2 vessels was about 200 m.

At **5.42.40 am**, the 2 vessels collided. *SAINT JOSSE IV* bumped *ALPENA* port side with her bow at the level of the hold Number 5.

AT **5.43 am**, as a consequence of the impact, *SAINT JOSSE IV* course altered suddenly to 019° then to 250°.

ALPENA course was 270° at 11.4 knots.

At **5.45 am**, *ALPENA* course was 300° at 10 knots, her intention was probably to cross aft from *GLOIRE A MARIE*. The first officer asked the master to come urgently up to the bridge and informed him briefly about the situation.

Aboard *ALPENA* the collision had not been sensed.

Concerned by the machinery problem and ignoring the consequences of the collision for his vessel, *ALPENA* master did not report immediately to Dover MRCC.

SAINT JOSSE IV rang the alarm to Gris-Nez MRCC, which forwarded to Dover MRCC. The latter called *ALPENA* who confirmed the collision then mentioned a simple close quarters situation.

After a damage assessment and as there was no water leak, *SAINT JOSSE IV* proceeded to Boulogne-sur-Mer.

From the first lights of dawn, *ALPENA* hold number 5 had been opened in order to assess the damage.

ALPENA proceeded then to a mooring in order to sort out her machinery failure. Dover MRCC had been informed.

CONSEQUENCES

SAINT JOSSE IV :

The damages are located on the bow (a 1 meter recess and a 2 meter long deck portion pulled out).

ALPENA :

Cracks at the plating joints between frame 48 and frame 53 above the water line.

REMARKS - CONCLUSIONS

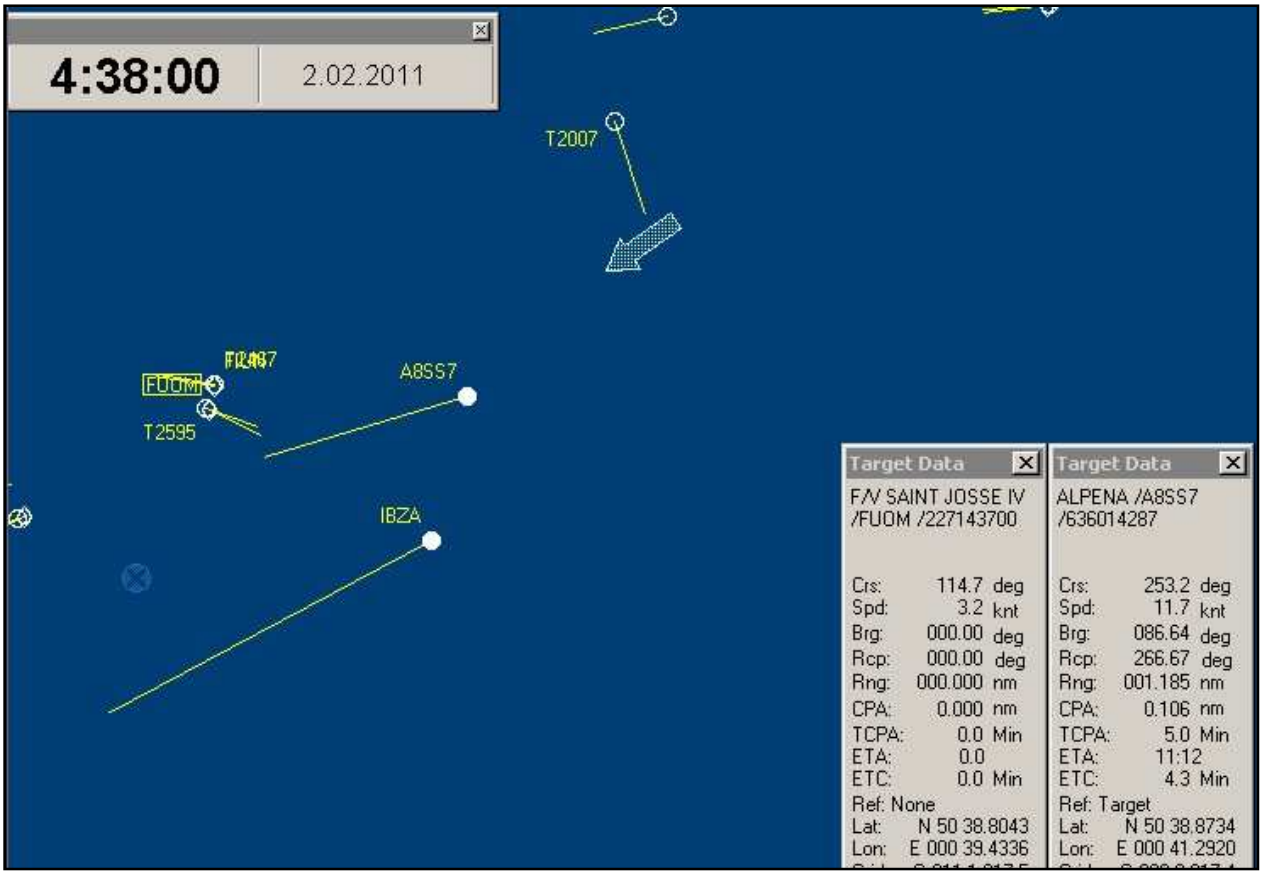
SAINT JOSSE IV man on watch and skipper were aware of the obligation not to impede the passage of any vessel following a traffic lane (Rule 10 – i).

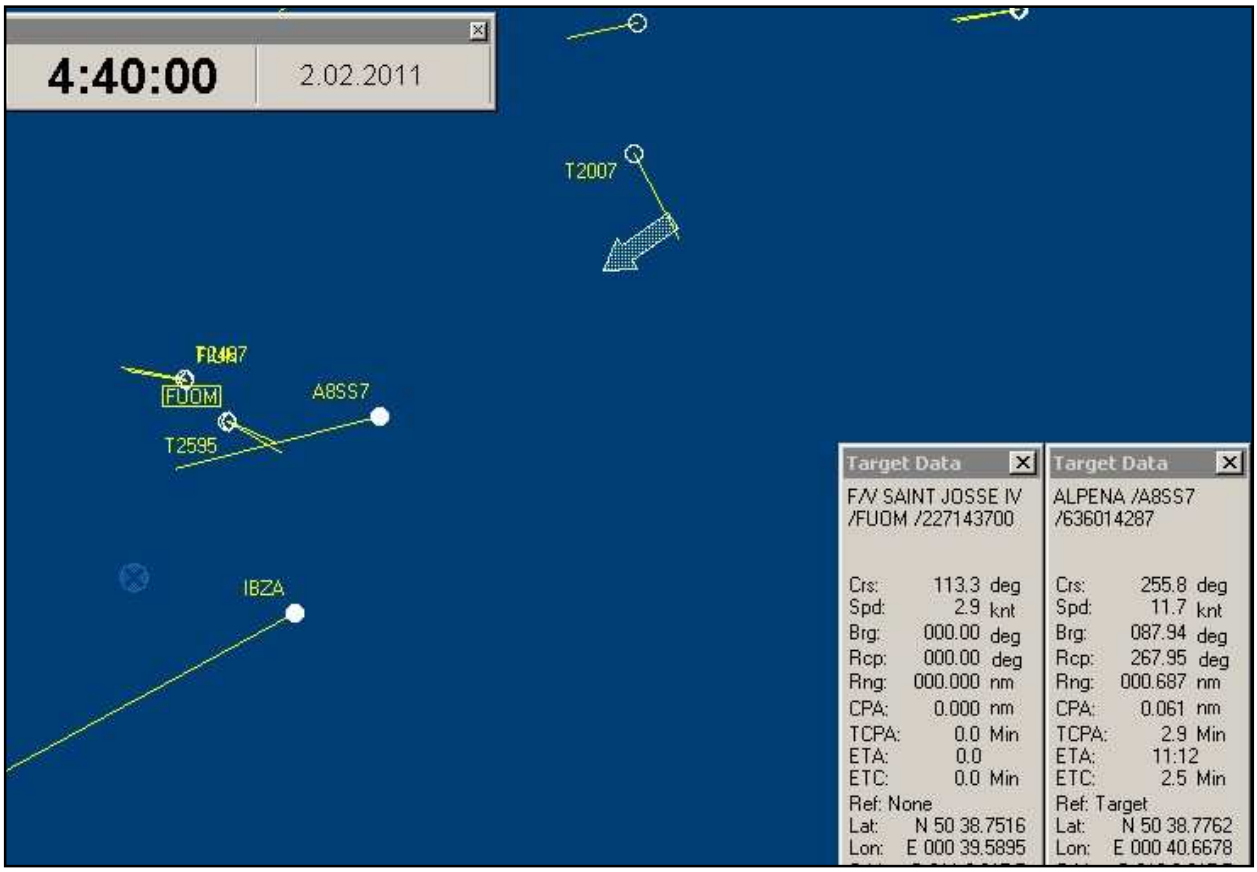
Nevertheless they thought that rules 14 and 15 applied strictly in their favour (head-on vessels and crossing vessels).

Fishing vessels are out of the scope of rule 27 about the use of «vessel restricted in their ability to manoeuvre» lights.

The VDR back-up done by *ALPENA* master had failed.

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


4:38:00
2.02.2011
T2007
FUOM
A8SS7
T2595
IBZA
Target Data
F/V SAINT JOSSE IV
/FUOM /227143700
Crs: 114.7 deg
Spd: 3.2 knt
Brg: 000.00 deg
Rcp: 000.00 deg
Rng: 000.000 nm
CPA: 0.000 nm
TCPA: 0.0 Min
ETA: 0.0
ETC: 0.0 Min
Ref: None
Lat: N 50 38.8043
Lon: E 000 39.4336
Target Data
ALPENA /A8SS7
/636014287
Crs: 253.2 deg
Spd: 11.7 knt
Brg: 086.64 deg
Rcp: 266.67 deg
Rng: 001.185 nm
CPA: 0.106 nm
TCPA: 5.0 Min
ETA: 11:12
ETC: 4.3 Min
Ref: Target
Lat: N 50 38.8734
Lon: E 000 41.2920


4:40:00
2.02.2011
T2007
FUOM
A8SS7
T2595
IBZA
Target Data
F/V SAINT JOSSE IV
/FUOM /227143700
Crs: 113.3 deg
Spd: 2.9 knt
Brg: 000.00 deg
Rcp: 000.00 deg
Rng: 000.000 nm
CPA: 0.000 nm
TCPA: 0.0 Min
ETA: 0.0
ETC: 0.0 Min
Ref: None
Lat: N 50 38.7516
Lon: E 000 39.5895
Target Data
ALPENA /A8SS7
/636014287
Crs: 255.8 deg
Spd: 11.7 knt
Brg: 087.94 deg
Rcp: 267.95 deg
Rng: 000.687 nm
CPA: 0.061 nm
TCPA: 2.9 Min
ETA: 11:12
ETC: 2.5 Min
Ref: Target
Lat: N 50 38.7762
Lon: E 000 40.6678

LESSONS LEARNED

- The anti-collision management based on AIS information is less reliable than ARPA and less fitted to this use.
- Manoeuvres large enough to be readily apparent and made in ample time by both vessels would have allow to avoid a close quarters situation and a fortiori the collision.
- Problem of the neighbourhood between vessels having a fishing course and vessel running on the compulsory TSS lanes.
- The VDR back-up procedure should be mastered by the vessel captains.
- The good operating state of the VDR should be checked regularly.

CONTACT ENTRE LE M/V *MARTE* ET LE M/V *CARLA* SURVENU EN SEINE LE 10 AVRIL 2011

NAVIRES ET ÉQUIPAGES

MARTE :

Gazier (LPG) construit en 2004 - L : 75 m - Jauge : 2708 - **Propulsion : 2 Schottel** - TE : 5,60 m - Pavillon : Malte - Armement : Maritime Performances BV (Pays-Bas).

Équipage : officiers russes et lettons, marins philippins.

CARLA :

Vraquier construit en 2006 - L : 108 m - Jauge : 5581 - TE : 4,30 m - Pavillon : Antigua & Barbuda - Armement : Dohle M. (Allemagne).

Équipage : conforme STCW.

LES FAITS

Conditions météo et marée :

SITREP : vent : 235° - 3 noeuds - visibilité : 6 milles - marée : BM à 10h06.

Heures locales (UTC+2)

À 11h06, un pilote de Seine embarque à bord du *MARTE* sur rade de La Carosse à destination du poste BJ3.

À 11h10, un autre pilote de Seine embarque à bord du *CARLA* sur rade de La Carosse à destination de Rouen.

À 11h20, le *CARLA* engaine le chenal de Rouen par le travers de la bouée 2.

À 11h25, le *MARTE* engaine le chenal de Rouen au couple 3-4, le *CARLA* se trouvant derrière lui.

À 11h46, par le travers du couple de bouées 11 - 12, alors que le *MARTE* réduit l'allure pour faciliter la manœuvre de dépassement du *CARLA*, il est privé de propulsion et de capacité de gouverne. Le *MARTE* abat rapidement sur la gauche. Le pilote du *MARTE* alerte son collègue du *CARLA* de l'avarie et mouille l'ancre tribord.

À ce moment, le *CARLA* est en train de dépasser le *MARTE*. Le pilote du *CARLA* stoppe la machine puis remet en AV toute, barre toute à gauche.

À 11h47, malgré la manœuvre, le *MARTE* vient toucher le *CARLA* sur l'avant tribord, à hauteur du château, alors que les deux navires sont à 2 encablures en aval du couple de bouées 13 - 14.

Le pilote du *CARLA* remet la barre à droite pour revenir dans l'axe du chenal.

À 11h50, le *MARTE* est mouillé à 200 m en aval du couple 13 – 14. Le pilote informe Rouen Port Control (RPC) de la situation.

Après avoir fait sonder les capacités du navire et constaté la déformation du bordé tribord, le pilote du *CARLA* remet en route vers Rouen.

À 11h55, inspection visuelle de la coque du *MARTE* et sonde des ballasts : pas de voie d'eau suspectée.

À 12h15, le propulseur d'étrave du *MARTE* et la machine bâbord sont de nouveau disponibles (la machine tribord est toujours en avarie).

À 12h20, l'armateur du *CARLA* demande au cdt de retourner sur rade de La Carosse pour inspection du navire.

À 12h46, alors que le *CARLA* est à la hauteur d'Honfleur, son armateur change d'avis.

À 12h50, le *CARLA* évite à l'aval de la bouée 18, cap vers Rouen.

À 13h04, le *MARTE* a viré son ancre et fait route vers la zone 2 du mouillage d'attente de Rouen.

À 14h50, débarquement du pilote du *MARTE*.

À 14h55, débarquement du pilote du *CARLA* à Caudebec-en-Caux.

Vue du « Rudder-Propeller » SCHOTTEL

CONSÉQUENCES

Tableau du convertisseur tribord du *MARTE* hors d'usage. Déformations sur le bulbe et le bordé.

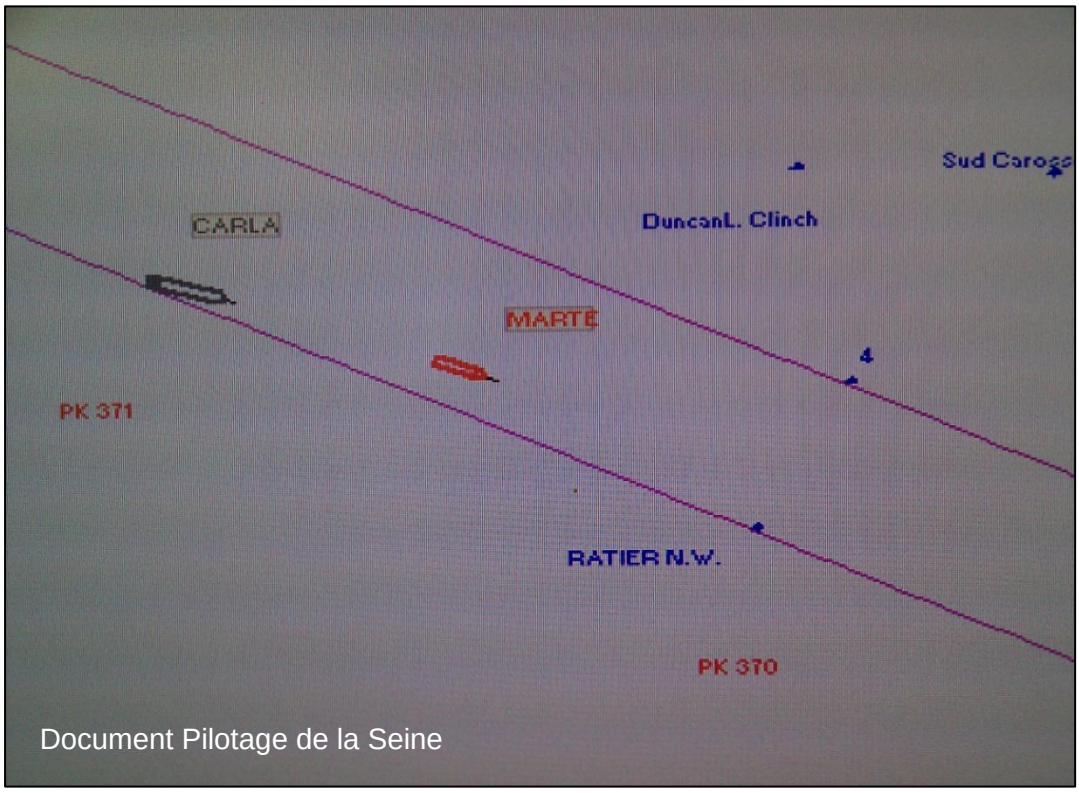
Visite PSC du *MARTE* au Havre (contrôle par l'État du port) : 3 déficiences, pas de détention.

CONCLUSION

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

ENSEIGNEMENTS

L'intérêt d'un système, a priori redondant, n'est pas prouvé si la probabilité de « perte totale » de propulsion et de barre subsiste, notamment à bord d'un gazier.



Situation au niveau du couple 3 (Ratier NW) – 4.

ÉCHOUEMENT DU *CMA CGM FORT ST GEORGES* À L'ATTERRISSAGE DE POINTE À PITRE, LE 02 MAI 2011

NAVIRE, ÉQUIPAGE ET PILOTE

CMA CGM FORT ST GEORGES :

Porte-conteneurs sous pavillon RIF construit en 2003 - L : 197 m - 2226 EVP - Propulsion : 24.847 kW - 2 propulseurs : 1 d'étrave, 1 AR. L'accostage s'effectue en général sans l'aide d'un remorqueur.

Cartographie :

UKHO - Mise à jour hebdomadaire du portefeuille de cartes et documents nautiques reçue par messagerie (Chart Track).

Durée de la rotation Métropole - Antilles : 28 jours.

Équipage : Français et Roumains.

Capitaine : 48 ans, titre STCW sans limitation en fév. 2010. 1er embarquement dans la fonction en déc. 2010.

Pilote : 45 ans, navigation principalement effectuée à la SNCM. Pilote depuis juin 1996. Manœuvre fréquemment les navires CMA CGM.

LES FAITS

Météo :

Alizés (vents d'Est) force 5 - mer peu agitée - bonne visibilité.

Heures bord UTC- 4 (environ + 1 min. d'écart avec Spationav)

Le *CMA CGM FORT ST GEORGES* est en provenance de Montoir.
TE AV : 10,75 m TE AR : 10,95 m.

À 08h50, descente en allure. Vitesse ajustée pour ETA pilote à midi.

À 11h30, paré à manœuvrer.
L'équipe passerelle est constituée du commandant, d'un lieutenant (lieutenant navigation à partir de midi, à la relève de quart) et du timonier de quart.
Les 2 sondeurs sont en service.

À 12h00, dans le 190° de la bouée d'atterrissage PP à 0,3' (le pilotage préconise une présentation à 0,5' dans le sud-est de PP). Rf. 317° AV Très Lente. Le navire est à droite de l'axe d'entrée du chenal, à moins de 0,1'. La pilotine est le long du bord, à l'abri du vent sur bâbord. Par VHF le pilote demande de venir en grand à gauche pour revenir dans l'axe d'entrée du chenal et engainer entre PP1 et PP2.

Le commandant met en AV lente. Le navire est ardent et peine à venir sur la gauche ; il se trouve à moins de quatre longueurs de la bouée d'entrée du chenal PP2.

Un point radar à 12h00 est porté sur la carte par le lieutenant (position non cohérente avec celle du GPS).

À 12h02, dans le 219° de la bouée PP à 0,25'. Le pilote monte à bord.

Selon le commandant, le navire amorce son évolution sur la gauche ; entre 12h02 et 12h04, il lui semble qu'il pourra regagner l'axe du chenal.

À 12h04, par le travers de PP, le cap est au 339°.

À 12h05, le pilote arrive à la passerelle. Le commandant est devant l'ECDIS.

Selon le pilote, le navire n'a pas encore amorcé son évolution sur la gauche et a un cap estimé au 345°. Voyant qu'il est dans l'est de PP1, l'étrave étant à moins de deux longueurs d'un banc de sable, le pilote demande de venir en grand à droite, afin de faire demi-tour. La vitesse est comprise entre 6,7 nœuds et 7 nœuds.
AV ½ puis AV Tte, barre toute à droite.

À 12h06, une brève évolution sur la gauche est visible sur les images Spationav (cap au 324°).

Entre 12h06 (cap au 341°) et 12h07 (cap au 014°), l'évolution sur la droite est nette.

Entre 12h09 et 12h10, malgré l'effet d'aulofée, le navire s'échoue sur un banc de sable en 16°10,5 N – 061°31,06 W, soit dans le 307° de la bouée PP à 0,38'.

Le banc de sable est situé entre deux hauts fonds identifiés sur la carte BA804 « Pointe à Pitre and Approaches », échelle 1/17 500 et l'ECDIS.

AR ½ puis AR Tte pour tenter de déséchouer le navire en s'aidant des propulseurs. À nouveau AR ½ puis Stop.

À 12h15, commencé à vider les doubles-fonds 4 Bd et Td.

Le clapot ne permet pas de lire les tirants d'eau. Le pilote demande l'assistance d'un remorqueur, mais celui-ci n'est pas disponible immédiatement (en manœuvre avec un autre navire).

Jusqu'à 13h47, tentatives de déséchouement avec la machine et les propulseurs.
Le commandant fait une sauvegarde VDR et effectue les actions de la Fiche « Emergency 060 ».
Le CROSS Antilles-Guyane est alerté via la capitainerie, en liaison avec le pilote.
Aucune trace de pollution ou de voie d'eau n'est constatée.
Le remorqueur *POINTE VIGIE* arrive le long du bord.

À 13h53 la remorque du bord est capelée en double par le chaumard central AR sur le remorqueur.
Le remorqueur est en contact VHF avec le pilote uniquement.

À 13h58, le navire est déséchoué.

À 14h00, le remorqueur largue la remorque sans avoir reçu d'ordre du pilote.

À 14h02, le CROSS est informé du déséchouement.

À 14h08, le *FORT ST GEORGES* contacte la capitainerie pour l'autorisation d'engainer le chenal.

À 15h10 le *FORT ST GEORGES* est amarré.

À 15h30, tests d'alcoolémie négatifs (commandant et lieutenant de quart).

CONSÉQUENCES - REMARQUES

Déformation des tôles de fond des ballasts 4 et 5 bâbord.

Pas d'immobilisation du navire ni de réparation immédiate programmée.

Pas de retard d'exploitation commerciale.

CONCLUSION

Le commandant du *FORT ST GEORGES* a présenté le navire trop nord (environ 0,1') par rapport à l'axe d'entrée du chenal.

L'effet du vent ne permettait pas au navire de venir rapidement sur la gauche, comme demandé par le pilote.

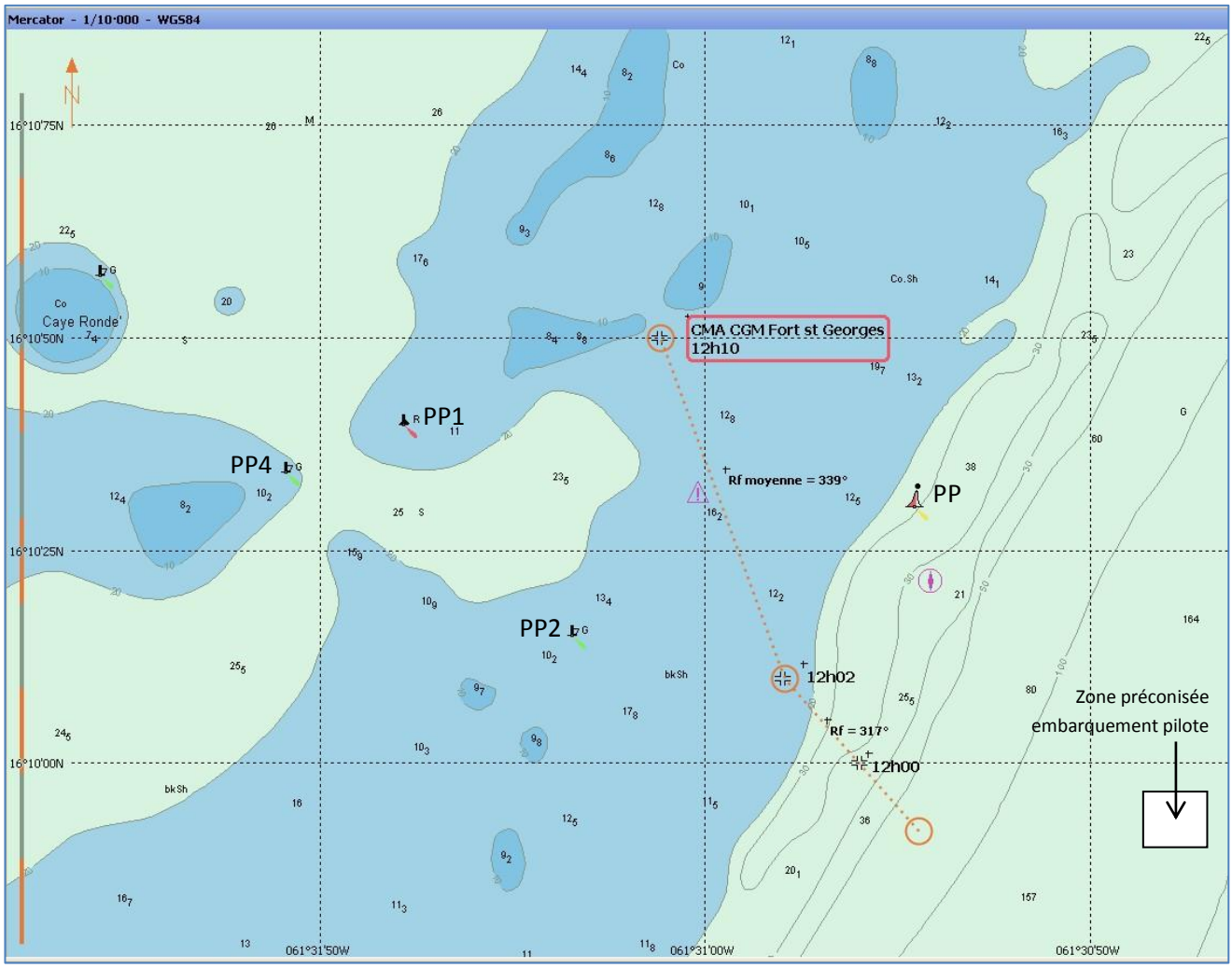
Le commandant n'a pas fait part au pilote de son doute au moment du changement de stratégie (venir en grand à droite).

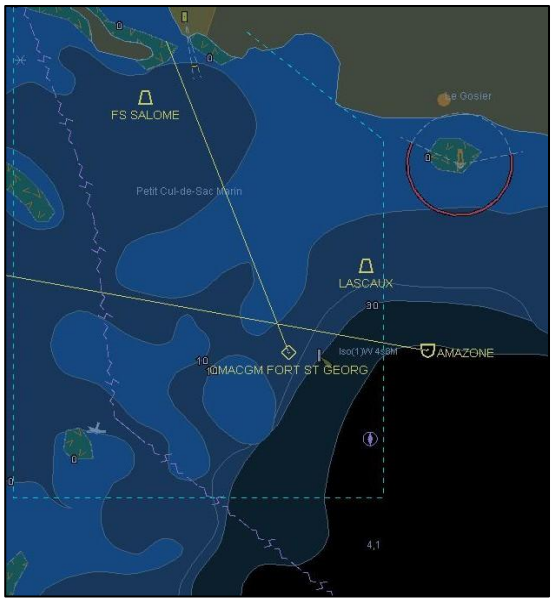
L'enregistrement du VDR est incomplet (pas d'image radar).

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

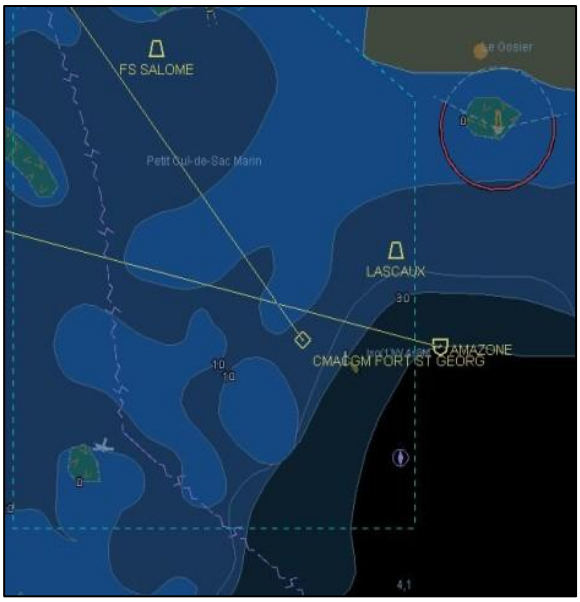
ENSEIGNEMENTS

- Le commandant effectuait son troisième voyage dans la fonction et sur cette ligne ; il ne s'est pas opposé au pilote lorsque celui-ci a changé de stratégie.
- Expérimenté, et ayant une grande pratique des navires CMA CGM, le pilote a affirmé son « leadership » avant d'arriver à la passerelle.
- Le bon fonctionnement du VDR devrait être contrôlé à chaque voyage (en effectuant un « rejeu » des données sauvegardées).
- Le patron du remorqueur n'a pas agi conformément aux bonnes pratiques.

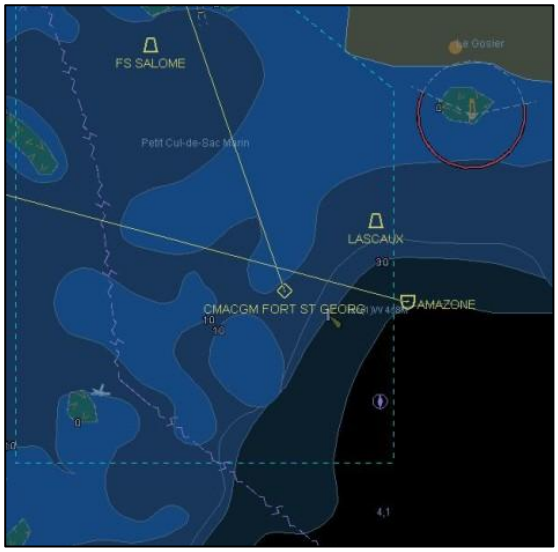




Heure Spationav : 12h03mn28s – Cap : 339°

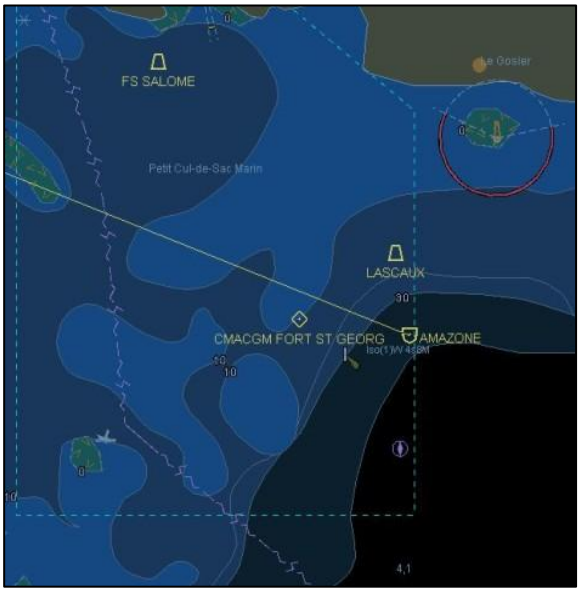


Heure Spationav : 12h04mn48s – Cap : 324°



Heure Spationav : 12h05mn36s – Cap : 341°

Heure Spationav : 12h05mn49s – Cap : 014°



Navire échoué

INCENDIE ET NAUFRAGE DU FILEYEUR L'AQUILON, LE 30 MAI 2011 AUX ABORDS D'ANTIFER

NAVIRE ET EQUIPAGE

L'AQUILON : Navire en plastique (LH 924 687) construit en 1978 – L : 9,98 m – Jauge : 4,63 tx – Propulsion : Perkins 127 kW – 2 alternateurs entraînés par courroie.

Nombreux travaux entrepris par le patron–armateur, propriétaire du navire depuis 2007 (réducteur, accouplement, arbre hélice, pont AV, rambardes, projecteurs de pont, etc.).

Travaux en 2011 : réfection coffret de distribution élec. timonerie (22 disjoncteurs) ; 4 batteries neuves (dont 2 remplacées sous garantie en mai 2011, suite à un échauffement) ; installation d'une alarme de montée d'eau et de 2 capteurs ; pompe hydraulique pour vire-filet. Antifouling.

Visite annuelle le 26 mai 2010 au Havre.

Visite de coque le 20 avril 2011 à Dieppe.

Pour ces 2 visites, pas de prescriptions en lien avec l'évènement.

Armé en petite pêche côtière.

Équipage : 2 (naviguent ensemble depuis 1 an ½).

- **Patron** : 23 ans, titre de capitaine 200 (août 2007), CRO (nov. 2005).
- **Matelot** : 29 ans, CAPM (juin 2001).

LES FAITS

Météo :

SITREP Jobourg : vent d'est 6 nœuds - mer belle - visibilité : 25'.

Heures locales (UTC+2)

Vers 01h30, *L'AQUILON* appareille du Havre vers sa zone de pêche, à une quinzaine de milles dans le nord-ouest du cap de La Hève.

Vers 05h00, alors que les 900 premiers mètres de filets sont virés, l'éclairage du pont faiblit à plusieurs reprises, jusqu'à disjonction des projecteurs. Le patron les réenclenche au coffret de distribution de la timonerie.

La situation est redevenue normale ; changement de cap vers l'est, à 5 – 6 nœuds, pour remonter la 2ème filière, bout au courant. Le matelot est à l'arrière et travaille sur la première filière.

Le patron sentant « une odeur de chaud », demande au matelot de faire une ronde dans le compartiment moteur (notamment de vérifier si une courroie d'alternateur n'a pas chauffé). Le matelot ne constate aucune anomalie.

Coupure générale du courant.

À ce moment, le patron voit de la fumée s'échapper de la gaine de ventilation, circulant au pied des vitres de la timonerie.

Lorsque le matelot arrive en timonerie, il poursuit l'investigation en ouvrant la porte de l'armoire située sur bâbord AV, au-dessous de la gaine de ventilation, et contenant du matériel de sécurité (gilets de sauvetage, fusées, etc.). Il est alors surpris par des flammes, manquant d'être brûlé au visage.

Le matelot referme la porte de l'armoire, mais le feu gagne très rapidement par la gaine de ventilation.

Le patron attrape l'extincteur à poudre et le vide sur l'armoire. La fumée devient blanche et le feu semble s'atténuer un court instant.

N'ayant pas déterminé l'origine du feu, le patron déclenche le CO_2 du compartiment moteur (bien que l'alarme n'ait pas sonné).

Pendant ce temps, le matelot monte sur le toit de la timonerie pour larguer le radeau de sauvetage, en coupant les sangles. Une fois le radeau à l'eau, il l'amarre à la rambarde et se saisit de sa veste de quart contenant son téléphone mobile, puis saute dans le radeau.

Malgré la fumée qui a envahi la timonerie, le patron tente de déclencher l'alarme SMDSM, sans y parvenir. Il réussit toutefois à prendre la balise 406 MHz fixée sur le toit de la timonerie, puis saute à son tour dans le radeau.

Les deux hommes s'écartent avec difficulté de *L'AQUILON*. Le feu se propage rapidement à l'ensemble du navire.

Le matelot appelle les secours en composant le 112. Le CODIS 76 informe le CROSS Jobourg à 06h08.

À 06h09, MAYDAY RELAY.

À 06h17, le patrouilleur de Gendarmerie *PAVOIS*, le chalutier *SYMBIOSE* et le ferry LD Lines *NORMAN SPIRIT* se dirigent sur zone (49°40,47 N – 000°10,5 W). Le chalutier *LE BRISANT* est également à proximité.

À 06h33, le radeau de sauvetage est amarré au chalutier *LE BRISANT*.

À 06h37, les naufragés embarquent à bord du patrouilleur, sur lequel le matériel d'oxygénothérapie du *NORMAN SPIRIT* a été transféré.

À 06h40, appareillage de la SNS 161.

À 07h00, le navire est totalement en flammes.

À 08h26, la SNS 161 signale que le navire a coulé (fonds d'une trentaine de mètres).

CONSÉQUENCES

Perte totale du navire.

CONCLUSION - REMARQUES

Le feu semble avoir pris sur le faisceau de câbles transitant par l'armoire bâbord AV (cf. schéma timonerie). Il s'est rapidement propagé au matériel de sécurité entreposé et à la gaine de ventilation (9), au pied des vitres avant.

Pas de travaux électriques effectués dans cette zone de la timonerie depuis le changement d'armateur (2007).

Pas de schéma électrique disponible.

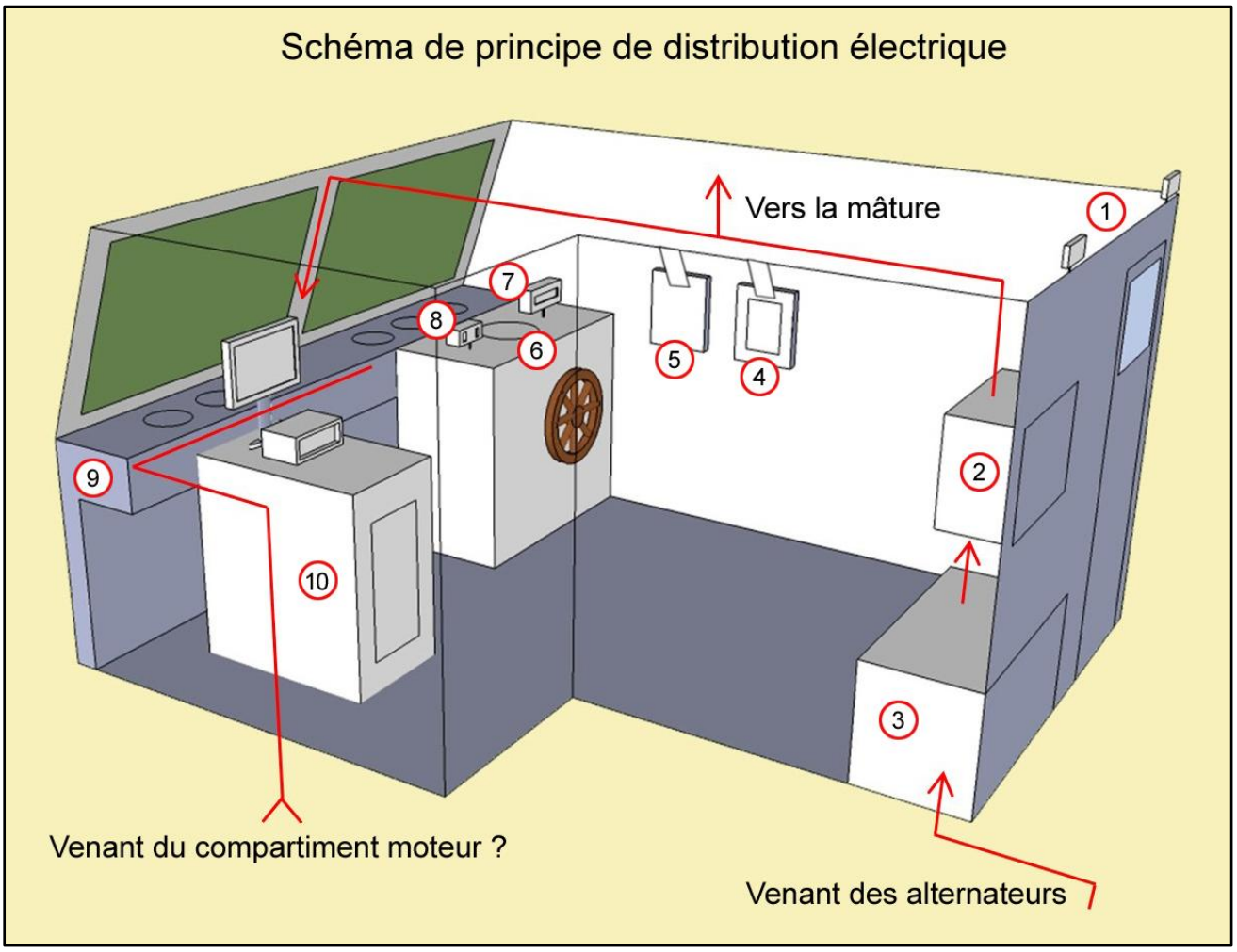
Les alarmes de montée d'eau, le GPS et une VHF ne sont pas alimentés via les coupe-batteries mais sont protégés par des disjoncteurs.

Tous les autres équipements sont protégés.

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

ENSEIGNEMENT

- L'utilisation d'un seul extincteur à poudre s'est avérée insuffisante.
- Compte tenu des incertitudes sur le câblage qui n'a pas été remis à niveau récemment (tenants et aboutissants, protection), l'origine de l'incendie ne peut pas être déterminée.



1 - Projecteurs
2 - Coffret distribution (22 disjoncteurs)
3 - Coffret batteries et coupleurs
4 - Radar
5 - Sondeur
6 - Tours moteur
7 - GPS
8 - VHF
9 - Ventilation
10 - Armoire matériel sécurité

INCENDIE À BORD DU CASEYEUR VALANZO DANS LE PORT DE MORTAGNE SUR GIRONDE LE 14 JUIN 2011

NAVIRE

VALANZO : navire à coque en plastique construit en 1986 (MN 639 204) – L : 6,75 m – Jauge : 4,39 tx – Propulsion : 59 kW.

Moyen de lutte contre l'incendie : un extincteur à poudre de 4 kg, contrôlé le 8 novembre 2010.

Moyen d'asséchement : une petite pompe électrique mobile.

Visite annuelle programmée début juillet 2011.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Vers 10h30, le patron se rend à bord de son navire, amarré par tribord sur un appontement du port, pour des opérations d'entretien à quai.

Ayant récemment effectué des travaux sur la centrale hydraulique, située dans le peak AV, il a détecté une perte d'huile. Cette huile s'infiltre par un tube en PVC de diamètre 100 mm, dans lequel passe le câblage électrique du bord, et s'accumule dans les fonds, à l'arrière. Une petite quantité d'huile a déjà été pompée et recueillie dans un bidon.

Pour achever l'opération, le patron branche ses batteries puis relie l'alimentation électrique de la pompe d'asséchement à celle de la pompe de lavage, précédemment déconnectée. Le domino de connexion de la pompe étant endommagé par l'oxydation, il relie les fils directement entre eux.

Puis, il se penche à l'intérieur du peak AR tribord en maintenant le corps de pompe au plus près du fond

Dans le peak arrière bâbord se situe le réservoir de carburant, d'une capacité de 170 litres. Au moment de l'incident, il contient environ 140 litres. Construit en aluminium, il se remplit par un bouchon comportant une mise à l'air, mais sans dégagement vers l'extérieur. Les vapeurs de carburant sont donc prisonnières du peak. En outre, le réservoir fuit légèrement et le carburant suinte vers le fond du navire où il se mélange aux autres fuites.

Les peak bâbord et tribord communiquent en direct par le fond du navire.

Alors que le patron est penché pour commencer le pompage, le torse à l'intérieur du compartiment tribord, il se produit un flash qui le rejette en arrière. Il est brûlé aux mains et aux deux avant-bras et le feu a également pris dans ses cheveux. Il appelle à l'aide. Une personne intervient, munie d'un extincteur pris sur un autre navire, mais elle ne parvient pas à le faire fonctionner. C'est le patron du *VALANZO* qui l'actionne.

Le flash a mis le feu à la gaine et aux câbles électrique courant sous le pont du navire, vers la timonerie et le compartiment avant. Rapidement, de la fumée s'échappe de la timonerie où les câbles électriques se consument. Le patron parvient à débrancher et à sortir les deux batteries puis utilise

son propre extincteur à poudre (avec difficulté, le percuteur étant bloqué par l'oxydation).

A 10h36, le CODIS 17 signale que les pompiers se rendent sur le port pour intervenir.

CONSÉQUENCES

Le patron a le visage brûlé au 1er degré.
L'installation électrique du bord est détruite.
Les filtres à essence et la pompe de lavage sont également détruits.

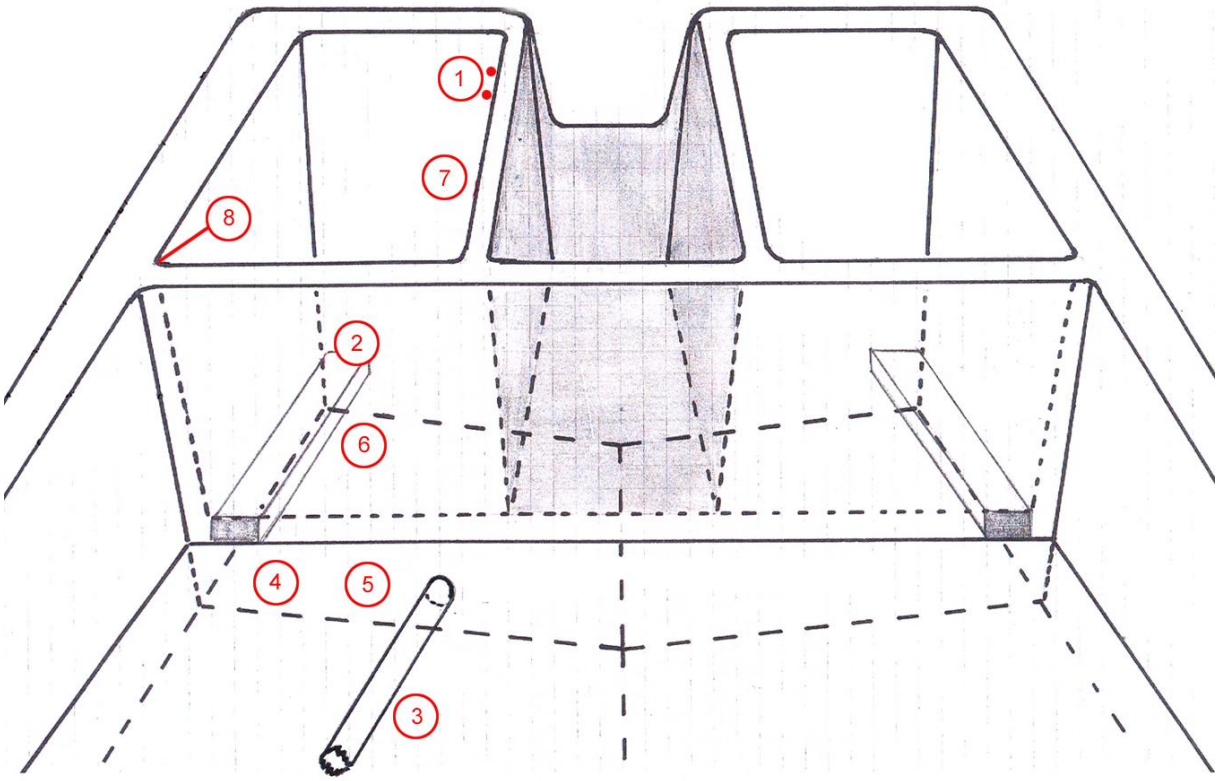
CONCLUSION

L'accident est dû à un court-circuit ayant enflammé des vapeurs d'essence.

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

ENSEIGNEMENTS

- Imprudence du patron qui a assemblé des fils électrique sans protection.
- Le patron a cependant lutté avec efficacité pour éviter que le feu ne se propage.
- Les compartiments tribord et bâbord ne disposent d'aucune ventilation lorsque les panneaux sont fermés, ce qui n'est pas conforme à l'article 4.01 de la division 227 (prévention de l'incendie à bord des navires de pêche de moins de 12 m).
- Les fuites d'huile hydraulique et d'essence ne pouvaient être récupérées facilement, ce qui n'est pas conforme à l'article 3.07 de la division 227 (prévention de la pollution à bord des navires de pêche de moins de 12 m).
- La fuite du réservoir d'essence aurait dû être réparée.



1 Filtres à essence (2)

2 Réserve d'huile moteur (5 litres)

3 Gaine de passage des câbles électriques

4 Pompe de lavage et prise d'eau à la mer

5 Réserve d'huile moteur (3 bidons de 2 litres)

6 Emplacement de la pompe d'asséchement, tenue par le marin

7 Point de raboutage par des fils dénudés de l'alimentation de la pompe de lavage avec la pompe d'asséchement

8 Passage sous plat-bord des câbles de commande du moteur

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

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr