



Rapports d'investigations préliminaires (3^{ème} quadimestre 2010)

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

ABORDAGE ENTRE LES CHALUTIERS *L'ENFANT D'ARVOR* ET *L'ILLIADE* SURVENU LE 31 JUILLET 2008 EN BAIE DE SAINT-BRIEUC

NAVIRES ET EQUIPAGES

L'ENFANT D'ARVOR:



Chalutier-coquillier à coque en bois, construit en 1979 ; longueur 12,40 m ; puissance propulsive 132 kW ; armé à la petite pêche en troisième catégorie de navigation.

Il est exploité en baie de Saint-Brieuc.

Effectif : 2 marins.

Le patron est âgé de 44 ans et titulaire du certificat de capacité ; il était seul à bord au moment de l'accident.

L'ILLIADE:

Chalutier-coquillier à coque en bois, construit en 1973 ; longueur 11,90 m ; puissance propulsive 161 kW ; armé à la petite pêche en troisième catégorie de navigation.

Il est exploité en baie de Saint-Brieuc.

Effectif : 2 marins.

Le patron est âgé de 23 ans et titulaire du certificat de capacité.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Conditions météorologiques :

Vent de Sud/Sud-Est 2 nœuds, mer 2, visibilité 12 km.

Le **31 juillet 2008** vers **05h30**, le chalutier *L'ILLIADE*, qui vient d'achever son dernier trait de chalut, se dirige vers le port de Saint-Quay-Portrieux ; le chalut n'est pas encore embarqué et reste remorqué cul ouvert : le navire fait route à 4 nœuds ; le patron, ayant évalué la situation, met le pilote automatique, quitte la passerelle et va à l'arrière aider son matelot au tri des captures.

Le chalutier *L'ENFANT D'ARVOR*, qui a débarqué sa pêche à Saint-Quay-Portrieux, fait route vers le port du Legué à la vitesse d'environ 8 nœuds ; le patron, qui a débarqué son matelot à Saint-Quay-Portrieux, est seul à bord.

Au moment où il passe près de la bouée « Comme Tu Pourras », il aperçoit les projecteurs de pont d'un bateau en route de collision, qui se rapproche rapidement.

Vers **05h40**, en dépit d'une manœuvre d'urgence en battant arrière, *L'ENFANT D'ARVOR* entre en collision avec *L'ILLIADE* qui coule rapidement ; le patron de *L'ENFANT D'ARVOR* réussit à récupérer rapidement les deux hommes d'équipage à son bord.

A **05h43**, le patron de *L'ENFANT D'ARVOR* signale la collision au sémaphore de Saint-Quay-Portrieux, qui répercute l'appel au CROSS Corsen ; l'abordage s'est produit à environ 1,6 mille dans l'Est de la Pointe de Trouquetet, près d'Etables-sur-Mer.

A **05h55**, le CROSS Corsen diffuse un Mayday Relay et met en action la vedette SNS 136 de Saint-Quay-Portrieux avec médecin du SAMU à bord.

A **07h05**, la SNS 136 rejoint *L'ENFANT D'ARVOR* ; le médecin constate que les deux rescapés sont sains et saufs.

L'ENFANT D'ARVOR rejoint le port du Legue par ses propres moyens.

CONSEQUENCES

Sur les personnes :

Aucun blessé n'est à déplorer.

Sur les navires :

L'ILLIADE :

Le navire a coulé. Le Préfet Maritime a adressé une mise en demeure à l'armateur pour qu'il enlève l'épave de son navire, qui constitue un danger pour la navigation.

L'ENFANT D'ARVOR :

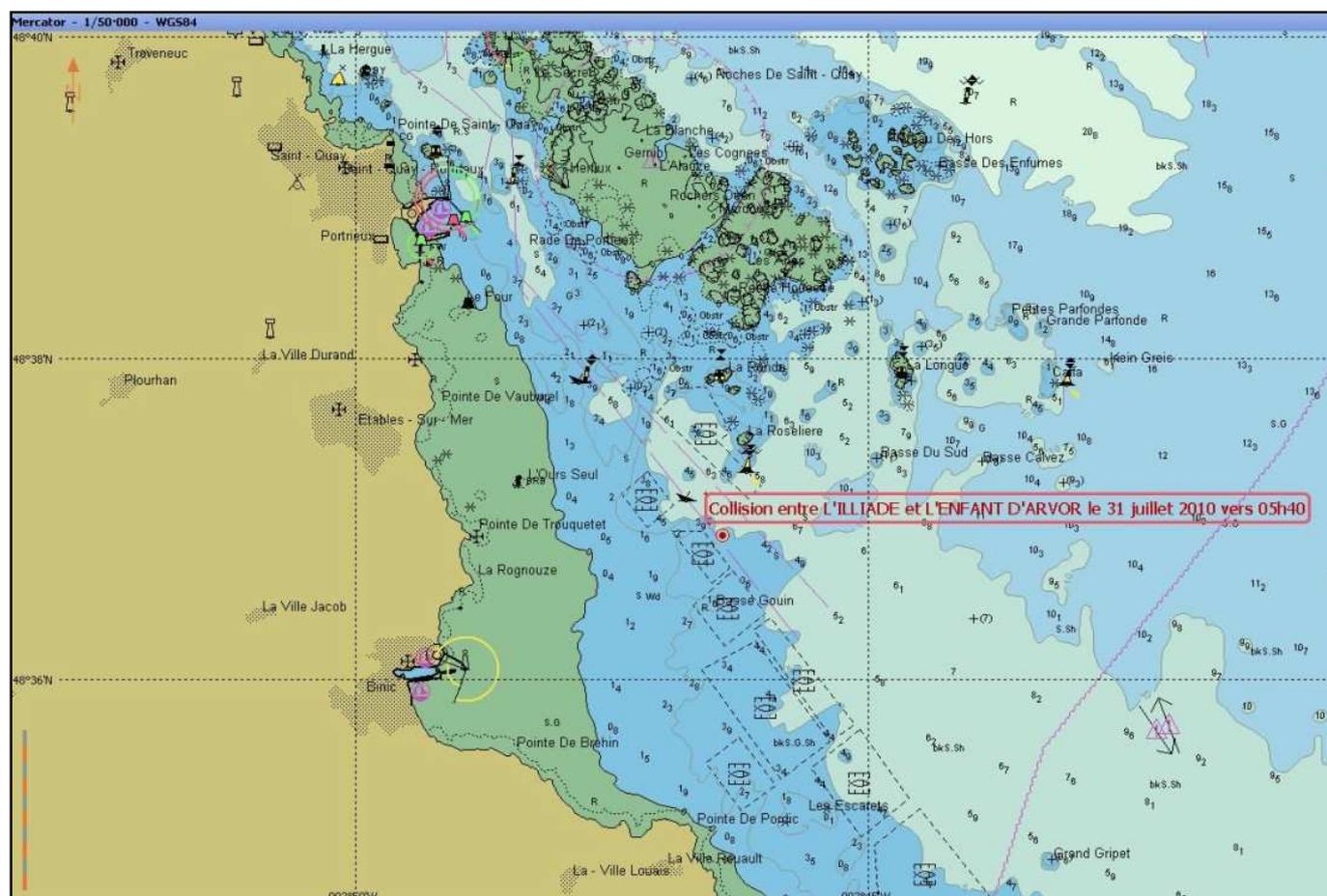
Eclatement significatif des œuvres mortes sur bâbord avant et affaiblissement structural de l'étrave. Le navire est réparable.

CONCLUSION

Quelles que soient les nécessités en matière d'effectif ou de tri des captures, rien ne peut justifier l'absence de veille lorsque le navire fait route.

La puissance des projecteurs d'éclairage de pont rend parfois les feux de route difficilement identifiables et peut entraîner des confusions ; ceci doit conduire à davantage de vigilance lorsqu'un navire s'approche et que l'on ne distingue pas ses feux de bâbord ou tribord.

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



ENSEIGNEMENTS

Pour les équipages : Il est rappelé qu'une veille permanente et rigoureuse doit demeurer un principe essentiel et intangible pour prévenir les accidents en mer et garantir la sécurité des équipages.

Pour les patrons : Ils doivent garder à l'esprit qu'un abordage peut se solder par des pertes de vies humaines ou/et de navires mettant en cause leur responsabilité, impliquant des conséquences pénales et disciplinaires, comme le retrait du titre de commandement.

INCENDIE A BORD DU CHALUTIER *KSORA* LE 16 SEPTEMBRE 2008 AU LARGE DU SUD-FINISTERE

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le chalutier *KSORA* (immatriculé GV 785 715) est un navire en acier de 24,90 m, mis en service le 28 novembre 1991. La puissance de son moteur de propulsion est de 441 kW.

Son armateur est la SARL FURIC Armement, installée au Guilvinec. Il est armé à la pêche au large et pratique le chalut de fond et le chalut pélagique. Son permis de navigation est valide au moment des faits.

L'équipage se compose de 5 personnes, comprenant :

- un patron, titulaire du brevet de lieutenant de pêche, du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs ; il est patron dérogatoire du *KSORA* depuis avril 2008 ;
- un chef mécanicien, embarqué depuis septembre 2006, titulaire du brevet de 750 kW et de motoriste à la pêche ;
- un maître d'équipage, embarqué depuis mars 2008, titulaire du PCM ;
- un matelot, embarqué depuis septembre 2006, titulaire du CAM pêche ;
- un matelot, embarqué depuis août 2007, titulaire du certificat de capacité.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Conditions météorologiques et marée :

Vent de Nord-Nord-Est 07 noeuds, mer 2, visibilité 10 km.

Le **16 septembre 2008** vers **13h20**, le *KSORA* est en pêche à la position 48°03',75 N - 008°14',20 W, soit à 141 milles dans l'Ouest de la Pointe du Raz ; le patron est à la passerelle et prépare le virage du chalut ; au moment où il met en route la pompe du circuit hydraulique du treuil, une alarme signale un défaut sur cette pompe. Peu après, le chef mécanicien annonce qu'un incendie vient de se déclarer dans le compartiment machine où il se trouvait.

La rupture d'une canalisation hydraulique a entraîné la projection et l'inflammation d'huile sur le collecteur d'échappement du moteur principal. Le chef mécanicien est atteint par les flammes et brûlé au dos et au bras. Un des matelots se trouve près de la porte du compartiment machine, en train de réparer un chalut ; il est lui aussi atteint par les flammes et brûlé au bras. Malgré ses brûlures, le chef mécanicien parvient à fermer les accès au compartiment machine, stoppe la ventilation et déclenche l'installation d'extinction fixe au CO₂.

Ces actions permettent d'étouffer l'incendie. Par précaution, le patron vérifie qu'il ne manque personne et rassemble l'équipage sur l'arrière de la passerelle, envahie par la fumée.

A **13h37**, il contacte par VHF le chalutier *SAINTE ALOUR* qui prévient le CROSS Corsen.

A **13h50**, une téléconsultation médicale est organisée avec le Centre de consultation médicale maritime (CCMM) de Toulouse, qui préconise l'évacuation du blessé.

A **14h14**, le CROSS Corsen met en œuvre un avion de patrouille maritime et un hélicoptère de la Marine nationale.

A **15h00**, des fumées s'échappent toujours du compartiment machine ; le chef mécanicien s'étant aperçu que le feu avait repris dans la turbosoufflante du moteur principal, parvient à maîtriser le sinistre au moyen d'un extincteur portatif.

A **15h02**, le *KSORA* informe le CROSS Corsen de l'existence d'un deuxième blessé.

A **15h12**, une nouvelle téléconsultation médicale est organisée avec le CCMM de Toulouse, qui préconise aussi l'évacuation du deuxième blessé.

A **16h33**, les deux marins blessés sont treuillés à bord de l'hélicoptère.

A **17h42**, ils sont pris en charge à l'hôpital de la Cavale Blanche à Brest.

A **18h00**, le *KSORA*, après avoir largué et balisé son train de pêche, est pris en remorque par le chalutier *ARC EN CIEL*.

Le convoi fait route sur Douarnenez où il accoste le **17 septembre** à **20h30**.

CONSEQUENCES

Pour l'équipage : 2 blessés par brûlures.

Sur le navire : deux mois d'immobilisation (réparation du moteur principal, remplacement du moteur auxiliaire, nettoyage du compartiment machine, réfection du tuyau hydraulique endommagé).

CONCLUSION

Le moteur du treuil est alimenté par une pompe hydraulique attelée au moteur principal. Les canalisations hydrauliques sont en métal rigide, excepté certaines portions de circuit réalisées en



Raccord du tuyau rigide ayant cédé.

tuyaux flexibles. Le sinistre est dû à la rupture d'une canalisation hydraulique rigide au niveau d'un raccord situé sur le haut de la cloison arrière du compartiment moteur ; l'huile, en s'échappant de la canalisation, s'est enflammée au contact du collecteur d'échappement du moteur principal.

La réglementation applicable prévoit que les conduits d'échappement et leurs organes, s'ils sont portés à une température de plus de 220°C, soient entièrement calorifugés et protégés par un matériau qui ne puisse être imprégné. A bord du *KSORA*, l'huile hydraulique projetée sur le collecteur d'échappement s'est enflammée instantanément, révélant ainsi une anomalie dans le calorifugeage. En outre, l'écran brise-jet en plexiglas, disposé entre les canalisations d'huile hydraulique et le collecteur d'échappement, s'est brisé sous l'effet de la pression du jet d'huile.

Les deux interventions du chef mécanicien ont permis de maîtriser l'incendie.

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

ENSEIGNEMENTS

Pour les armateurs :

Faire procéder à l'inspection régulière et à la réfection ou au remplacement si nécessaire, des calorifugeages des tuyaux d'échappement des moteurs thermiques et des tuyauteries véhiculant l'huile hydraulique. S'assurer que le personnel de bord intervenant sur les éléments du circuit d'huile hydraulique ait reçu une formation appropriée et que la documentation technique soit disponible.

Réaliser les écrans brise-jets en matériaux incombustibles et suffisamment résistants à la pression.

Pour les Centres de sécurité des navires :

Porter une attention particulière, lors des visites de sécurité, à l'état des calorifugeages des tuyaux d'échappement des moteurs thermiques et des tuyauteries véhiculant l'huile des circuits hydrauliques.

INCENDIE A BORD DU CHALUTIER *ALEXIS* SURVENU LE 5 OCTOBRE 2009 EN BAIE DE SAINT-BRIEUC

LE NAVIRE



Photographie : Atlantic Marine Services SAS

Le navire de pêche *ALEXIS* (ex *TINTIN*), mis en service en 1981, est immatriculé à Saint-Brieuc. C'est un navire en PRVT de type polyvalent (chalutier, coquillier, trémailleur et caseyeur).

Longueur : 9,30 mètres – Jauge : 9,38 tx – Il est équipé d'un moteur de propulsion atmosphérique de 88 kW POYAUD.

L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition le 14 septembre 2009.

L'*ALEXIS* est armé à la petite pêche en 4^{ème} catégorie de navigation. Le permis de navigation, délivré le 10 octobre 2008 par le centre de sécurité des navires des Pays de la Loire, est valable jusqu'au 20 octobre 2009 (5' du port de départ). Ce titre de sécurité doit être renouvelé, à la demande du nouvel armateur, par le nouveau centre de sécurité gestionnaire du dossier.

L'EQUIPAGE

L'équipage est composé de deux marins : un patron et un matelot, conformément à la décision d'effectif. Ils sont tous deux titulaires du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs marins. Ce sont des marins expérimentés à la petite pêche.

Le matelot dispose par ailleurs du certificat de qualification avancée à la lutte contre l'incendie.

PREVENTION, LUTTE INCENDIE ET ENGIN DE SAUVETAGE

1- Détection de l'incendie

Le compartiment machine ne dispose pas de détection ni d'alarme d'incendie.

2- Lutte contre l'incendie

Le navire est équipé de trois extincteurs (deux à poudre de 4 kg et un CO² de 2 kg).

Le bord dispose d'une pompe incendie qui fait également office de cheval de lavage, d'une manche et d'une lance.

Le compartiment machine n'est pas doté d'une installation fixe d'extinction de l'incendie. Lors de la visite spéciale du 10 septembre 2009 à Saint-Nazaire, il a été recommandé à l'armateur d'installer une extinction fixe CO² lors de la prochaine re-motorisation du navire.

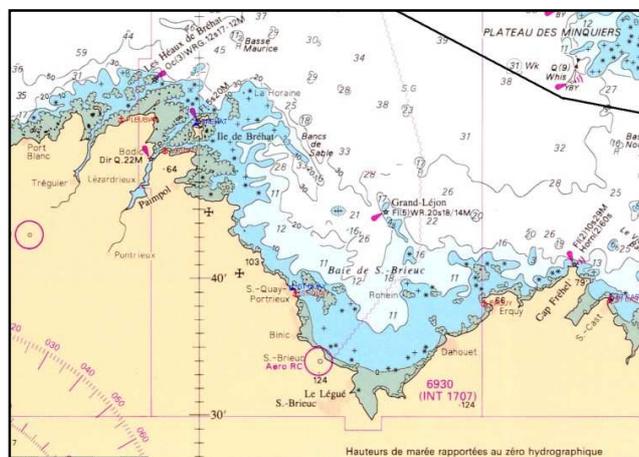
3- Sauvetage

La drome de sauvetage est composé d'un radeau de classe V Pro situé au-dessus de la passerelle, de cinq brassières et d'une bouée couronne avec lumineux.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent de WSW/14 nœuds, mer 2, visibilité 15 km.



Heures locales (UTC+2)

Le 5 octobre 2009

A **06h00**, l'*ALEXIS* appareille de Saint-Quay Portrieux pour une journée de pêche à la coquille Saint-Jacques.

A **08h00**, le navire est sur son lieu de pêche aux abords du « Grand Léjon ».

A **08h20**, l'*ALEXIS* porte assistance au navire de pêche *DA VIKEN II* qui vient d'entrer en collision avec un autre navire de pêche, le *P'TIT CELTE*. Ces deux navires sont également immatriculés à Saint-Brieuc.

L'*ALEXIS* récupère à son bord les deux naufragés du *DA VIKEN II* ainsi que le radeau de ce dernier qui vient de sombrer.

A **09h00**, après avoir transféré les deux marins du *DA VIKEN II* à bord d'une embarcation des affaires maritimes, l'*ALEXIS* reprend sa pêche.

A **12h10**, alors que les deux marins de l'*ALEXIS* trient les coquilles des traits précédents, une odeur de brûlé se fait sentir. A ce moment, le patron ouvre le panneau d'accès au compartiment moteur. Celui-ci est envahit par une épaisse fumée. Ordre est alors donné au matelot de virer les dragues pendant que le patron stoppe la propulsion et percute un extincteur.

L'*ALEXIS* est en feu. Les flammes en compartiment machine se propagent à toute vitesse. Les trois extincteurs sont vidés en vain. Les superstructures en plastique du navire fondent. Le radeau de sauvetage de l'*ALEXIS*, situé en passerelle supérieur, explose.

Leur radeau ayant fondu dans l'incendie, l'équipage embarque dans le radeau, déjà gonflé, du *DA VIKEN II* stocké sur le pont avant.

A **12h28**, l'*HYPPOCAMPE*, navire de pêche qui travail dans le secteur, informe le CROSS Corsen que l'*ALEXIS* est en feu. Le centre de sauvetage dérouté la vedette SNSM *SAINTE ANNE DU PORT* vers la zone du sinistre ainsi que le *BE TIGRE* de la Marine nationale.

Le navire est un véritable brasier.

A **12h32**, l'équipage de l'*ALEXIS*, qui a pris place dans le radeau de sauvetage du *DA VIKEN II*, est récupéré sain et sauf par l'*HYPPOCAMPE*.

A **13h05**, les moyens nautiques d'assistance sont

sur zone. L'*HYPPOCAMPE* fait route vers Saint-Quay Portrieux avec les deux naufragés à son bord.

Vers **15h30**, l'incendie semble éteint. L'*ALEXIS* est pris en remorque par la vedette *SAINTE ANNE DU PORT* et ramené au port. Durant le remorquage, le feu reprend. Le *BE TIGRE*, resté à proximité du convoi, lutte, à l'aide de ses pompes, contre l'incendie de l'*ALEXIS*.



Photographie : SNSM de Saint-Quay Portrieux

A **17h35**, le convoi arrive à quai.

CONSEQUENCES



Photographie : SNSM de Saint-Quay Portrieux



Photographie : J.J. Poisnel (expert maritime)

Les dégâts occasionnés par l'incendie sont considérables ; le compartiment machine a partiellement brûlé et la passerelle de navigation est complètement détruite. Le navire est déclaré en perte totale.



Photographie : J.J. Poisnel (expert maritime)

CONCLUSION

L'incendie, qui semble s'être propagé à l'avant bâbord du compartiment moteur, est probablement dû à une pulvérisation d'huile de la centrale du pilote automatique ou de la pompe hydraulique du treuil sur l'échappement (360°C à 380°C), bien qu'aucune trace d'inflammation à ce niveau n'a été relevée, ou par contact avec un arc électrique ou un extra courant de rupture d'une bobine.

Il est à noter que l'armateur de l'*ALEXIS* a effectué quelques travaux sur le portique, les mâts de charge et les appareils pour adapter le navire à la pêche de la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc.

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

ENSEIGNEMENTS

Incendie

Il convient de rendre obligatoire à bord de tous les navires de pêche (pontés et semi-pontés) une détection et une alarme incendie en compartiment machine, quelle soit la date construction.

S'agissant des navires existants construits en PRVT, il serait opportun de prévoir systématiquement un système d'extinction fixe dans la machine.

Des précautions doivent être prises afin d'éviter tous risques de projection ou de pulvérisation d'huile ou de combustible de circuit sous pression sur les surfaces chaudes et/ou composants électriques pouvant générer un arc électrique ou un extra courant de rupture.

Il convient également de s'assurer que des peintures ou des revêtements qui retardent la propagation de l'incendie dans les locaux machines des navires en PRVT existants soient utilisés.

Titre de sécurité

Lorsqu'il y a changement d'activité impliquant la modification des conditions d'exploitation (engins de pêche), l'armateur est tenu d'en informer le centre de sécurité des navires.

ECHOUEMENT DU FILEYEUR *P'TIT FREDO* LE 07 OCTOBRE 2009 PRES DE DIEPPE (SEINE-MARITIME)

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le *P'TIT FREDO* (FC 716606) est un fileyeur de 11,96 m. Construit en 1988, sa coque est en polyester. Basé au port de Dieppe, il est armé en petite pêche et effectue une navigation à la journée en 3^{ème} catégorie avec trois hommes d'équipage (un patron armateur et deux matelots).

Le patron armateur est âgé de 45 ans ; il est titulaire du PCM depuis 1988 et du CRR depuis 1989.

Un des matelots, âgé de 29 ans, est titulaire d'un CIN depuis 2002 ; il est à bord depuis le 19 septembre 2008.

L'autre matelot, âgé de 32 ans, est titulaire du CAP de matelot depuis 2003 ; il est à bord depuis le 1^{er} septembre 2009.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent d'Est 2 nœuds, mer 2, visibilité 2 milles, nébulosité 8/8. Marée : coefficient : 90 – PM : 14h17.

Heures locales (UTC+2)

Le **07 octobre 2009** dans l'après-midi, le *P'TIT FREDO* est en route vers le port de Dieppe, pilote automatique en fonction, après une journée de pêche. Le patron du navire est de quart à la passerelle, lorsqu'il s'assoupit.

Il reprend conscience au moment où le navire approche de la plage de Puys ; il tente une manœuvre d'urgence en battant en arrière toute, mais ne peut éviter l'échouement.

A **16h27**, un témoin appelle les pompiers pour signaler l'échouement d'un navire sur la plage du Puys près de la passe d'entrée du port de Dieppe. Le CROSS Gris-Nez est prévenu par le CODIS 76.

A **16h32**, le sémaphore de Dieppe prend contact par VHF avec le navire de pêche, qui confirme son échouement.



A **16h39**, Les pompiers mettent en œuvre une embarcation légère et une ambulance. L'équipage du *P'TIT FREDO* est indemne. Les deux matelots du navire de pêche regagnent sans difficulté le rivage à pied.

A **16h57**, Les pompiers sont à bord.

A **18h17**, la SNS de Dieppe, prévenue par le CROSS, arrive sur zone pour tenter de déséchouer le *P'TIT FREDO*.

A **19h35**, les sapeurs pompiers disposent des aussières à bord du *P'TIT FREDO*.

A **01h00**, la vedette SNSM déséchoue le *P'TIT FREDO*, qui fait route vers Dieppe par ses propres moyens.

A **01h14**, le *P'TIT FREDO* est à quai à Dieppe.

CONSEQUENCES

Les trois hommes d'équipage sont indemnes. Le *P'TIT FREDO* n'a pas subi de dommages.

CONCLUSION

En raison du débarquement une semaine auparavant, d'un matelot titulaire du permis de conduire, le patron du *P'TIT FREDO* a dû assurer lui-même avec son véhicule, le ramassage de l'équipage avant l'appareillage. Les deux matelots, qui résidaient loin de Dieppe, ne disposaient pas de moyen de locomotion et n'étaient pas titulaires du permis de conduire un véhicule.

Afin d'appareiller chaque jour à 04h00, le patron devait se lever vers 00h30/01h00. Cet allongement de la durée de travail s'est traduit par un déficit de sommeil tout au long de la semaine ; dans ces conditions, le risque d'un assoupissement devenait élevé.

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

ENSEIGNEMENTS

Les marins pêcheurs devraient être particulièrement vigilants sur la gestion de leurs temps de repos et suivre, autant que possible, les dispositions sur la durée du travail et du repos figurant dans les conventions STCW 95 et OIT 180.

Bien que non exigible à bord des navires armés en petite pêche, la présence d'une alarme de vigilance de quart à la passerelle, aurait pu éviter l'échouement.

NAUFRAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *WAETHA 2* SURVENU LE 18 FEVRIER 2010 AU LARGE DE L'ILE DE MARE (ILES LOYAUTE – NOUVELLE CALEDONIE)

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le *WAETHA 2*, immatriculé à Nouméa NC 35565, est une vedette de pêche professionnelle en aluminium de 7,66 m de long, d'un déplacement d'environ 950 kg ; elle est propulsée par un moteur hors-bord essence de 225 ch et dispose d'un moteur de secours de 11 ch.

Construite en Nouvelle-Zélande et mise en service en 2005, elle dispose d'une cabine et d'une timonerie ouverte sur un cockpit non étanche.

C'est un navire non ponté au sens de la réglementation applicable, dont les réserves de flottabilité sont constituées de trois compartiments à air étanches placés dans les fonds, d'un volume total d'environ 2000 dm³. Le premier, de dimensions réduites, est situé à l'avant du navire, derrière la cloison d'abordage ; les deux autres sont identiques, placés en abord dans le sens longitudinal, à partir du caisson avant jusqu'au tableau arrière.

Un espace non étanche sépare les deux compartiments en abord, sur toute leur longueur ; sur le plancher du cockpit, se trouve une ouverture (0,30 x 0,30 m) sans dispositif de fermeture, munie d'un surbau de 0,12/0,13 m ; deux nables, permettant le cas échéant de vider l'eau accumulée dans les caissons étanches latéraux, sont accessibles sous le cockpit par cette ouverture.

Une pompe de cale électrique de type plaisance à déclenchement manuel, d'un débit de 3 m³/h, est

installée dans cet espace. Celui-ci est fermé par le réservoir à essence de 250 litres, qui est suspendu à la structure du pont et s'étend du caisson avant jusqu'au puits. L'évacuation de l'eau sur le pont du cockpit se fait par deux vide-vite de 0,10 m de diamètre, équipés un dispositif anti-retour de type « chaussette ».

La vedette est autorisée à pratiquer une navigation de 4^{ème} catégorie (5 milles des eaux abritées du port de départ).

La drôme de sauvetage comporte un engin flottant pour quatre personnes, une bouée, quatre brassières approuvées SOLAS, entreposées dans la cabine avant et une balise de radiolocalisation de sinistres (RLS) SARSAT/COSPAS placée à l'entrée de la timonerie. La vedette est équipée d'une radio VHF marine et le patron dispose d'un téléphone portable (réseau terrestre).

La vedette est transportée sur une remorque, puis mise à l'eau à l'endroit le plus approprié de la côte de l'île de Maré en fonction de la zone de pêche choisie. L'équipage est composé de deux hommes, un patron et un matelot. Aucun d'entre eux ne détient de titre de qualification professionnelle maritime.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent de Sud 10 à 15 nœuds, mer 3.

Heures locales (UTC+11)

Le **18 février 2010** à **07h00**, le *WAETHA 2* appareille de la Baie de RHO (Nord de l'île de Maré) et fait route vers son lieu de pêche situé à environ 10 milles.

A **07h30**, une palangre de 430 mètres est mise à l'eau.

Entre **10h00** et **12h00**, l'alizé forçit, générant une houle de 1,50 mètre et des vagues déferlantes fortement cambrées.

Entre **13h15** et **13h30**, l'équipage est occupé à hisser à bord, à travers une ouverture dans le tableau arrière, un poisson pesant environ 100 kg. L'arrière de la vedette remonte alors au vent et des paquets de mer envahissent le cockpit. Sous l'effet des poids accumulés sur l'arrière : moteurs de propulsion principal et secours, paquets de mer, carburant, poisson et équipage, la vedette prend une assiette positive importante ; l'eau pénètre dans l'espace central par l'ouverture non étanche du cockpit et envahit les caissons de flottabilité qui s'avèrent non étanches ; la pompe de cale électrique, située sous le cockpit, est en panne. Les vide-vite du cockpit sont immergés en raison de l'assiette positive.

Le patron embraye alors le moteur de propulsion, afin de chasser l'eau située dans le cockpit au moyen des vide-vite, mais le moteur cale au bout de quelques secondes. La vague, générée par l'accélération et conjuguée à la mer de l'arrière, submerge la vedette qui se dresse verticalement, proue hors de l'eau. Les deux hommes, qui ne portent sur eux aucune aide à la flottabilité, se retrouvent à l'eau. Le patron plonge alors dans l'épave et réussit à récupérer deux brassières et la balise RLS du bord.

Vers **13h40**, le patron déclenche sa balise RLS. Les naufragés commencent à nager vers la côte Nord de Maré, craignant que les captures présentes à bord n'attirent les requins.

A **13h50**, l'alerte SAR AERO est déclenchée après réception par un avion de ligne, du signal 121,5 Mhz de la balise RLS. Peu après, un avion de patrouille maritime *GUARDIAN* de la Marine nationale, est dérotté vers le signal par le RCC.

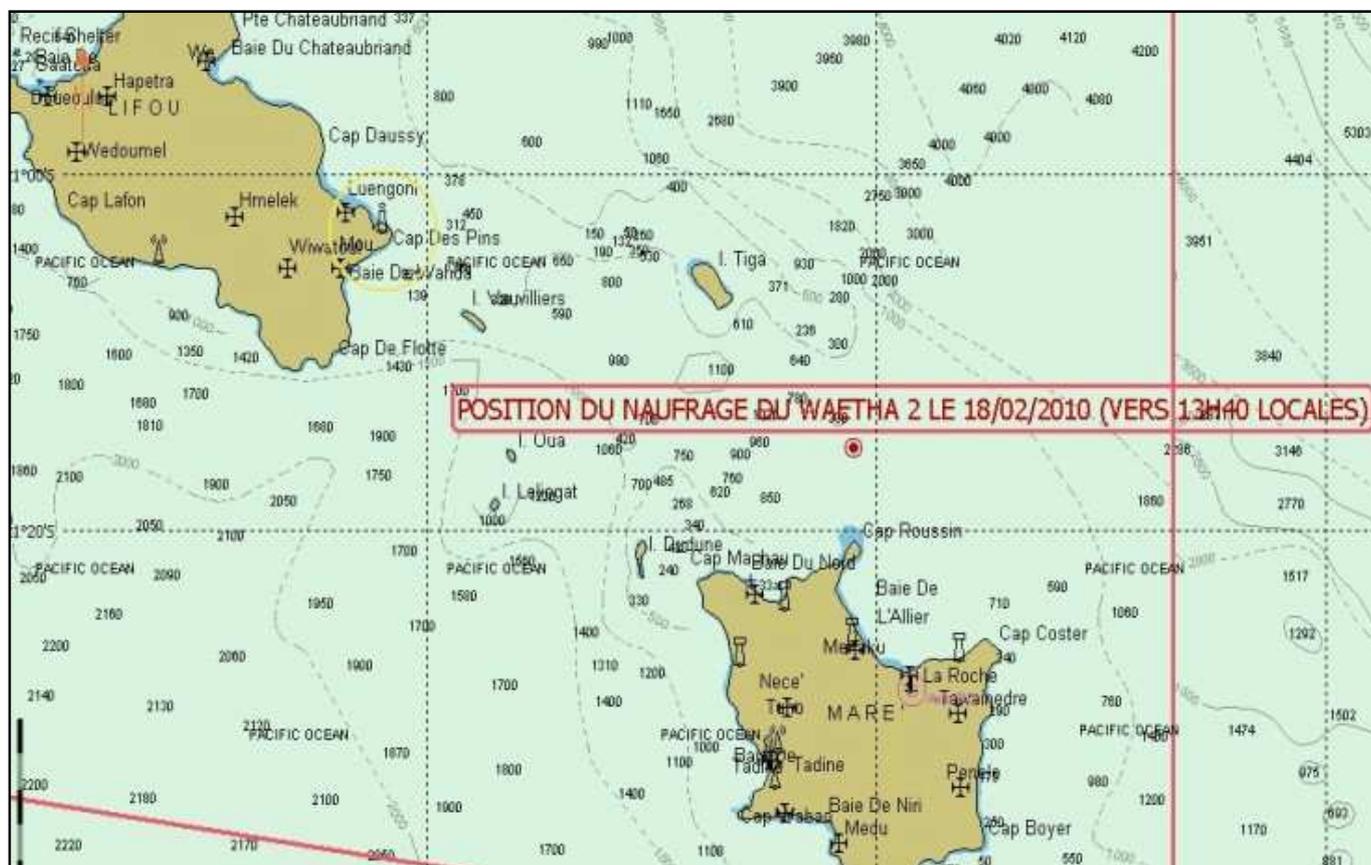
A **14h01**, le CROSS Gris Nez indique au MRCC de Nouméa que le n° MMSI du message de la balise RLS est celui du *WAETHA 2*.

A **14h10**, le MRCC de Nouméa prend la coordination de l'opération.

A **14h48**, le *GUARDIAN* repère l'épave de la vedette.

A **14h55**, le MRCC Nouméa demande l'intervention de l'hélicoptère de la Gendarmerie Nationale en mission aux îles Loyauté et un hélicoptère « Puma » de l'Armée de l'Air basé à Tontouta. Ce dernier n'est pas équipé de VHF marine.

A **15h35**, le *GUARDIAN* repère les naufragés et largue une chaîne SAR peu après.



A **15h43**, soit deux heures avant le coucher du soleil, l'hélicoptère de la Gendarmerie hélitreuille les naufragés et les dépose sains et saufs à Maré.

CONSEQUENCES

L'épave du *WAETHA 2* a été aperçue quelques jours plus tard, flottant à fleur d'eau au large des îles Loyauté.

CONCLUSION

Le *WAETHA 2* effectuait une navigation au-delà de sa catégorie de navigation. De plus, son permis de navigation n'était plus valide, l'échéance de la date de visite périodique de sécurité étant dépassée. Son rôle d'équipage n'a pas été ouvert en 2010.

La balise RLS, fournie gracieusement par la Province des Îles aux pêcheurs professionnels, a grandement contribué à sauver la vie de l'équipage.

Les naufragés ont bénéficié de l'arrivée opportune de moyens militaires en mission. Il n'est pas certain qu'ils aient pu survivre à une nuit passée en dérive avec leur seule brassière de sauvetage.

L'ouverture dans le tableau arrière a largement contribué aux entrées d'eau sur le pont.

Placés à environ 5 cm de la ligne de flottaison et du plancher du cockpit, les vide-vite du pont étaient inopérants navire stoppé, du fait de l'assiette importante. Une partie de l'eau de pont s'est déversée dans l'espace central.

Le navire était réputé flottable, mais le patron a reconnu avoir probablement oublié de refermer les nables des caissons étanches et du tableau arrière, à moins que ces derniers ne se soient ouverts après l'appareillage.



Vue de l'ouverture et du vide-vite bâbord sur le tableau arrière

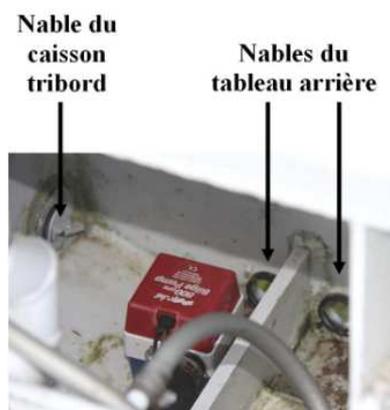
La pompe d'assèchement de la cale était en panne.

L'engin flottant n'a pas été utilisé.

Il n'y avait pas de document unique de prévention (DUP) à bord. Le risque d'envahissement du cockpit lié à la remontée d'une lourde prise par l'ouverture dans le tableau arrière n'était pas identifié, et aucune mesure particulière de prévention n'avait été prise.

Par ailleurs, l'équipage ne portait pas de VFI pour prévenir le risque de noyade. A noter que ces dispositions, applicables en métropole et dans les départements d'outre-mer, ne le sont pas dans les Pays d'outre-mer (POM).

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



Vue de la partie arrière de l'espace central

ENSEIGNEMENTS

Aux armateurs et capitaines de tous navires professionnels :

Il est rappelé que les visites périodiques de sécurité doivent être sollicitées un mois avant la date anniversaire de l'échéance du permis de navigation.

Il est rappelé que les équipements et dispositifs de sécurité du bord doivent être maintenus en bon état et disposés de façon à garantir leur efficacité.

Il est rappelé que le voyage ne doit pas excéder les limites de navigation figurant au permis de navigation.

Il est rappelé que les équipages doivent être titulaires d'un titre de qualification professionnelle correspondant à leur fonction à bord et que le rôle d'équipage doit être à jour.

A l'Autorité chargée de la recherche et du sauvetage en mer :

Il est à nouveau rappelé que, du fait de la situation géographique et de l'activité maritime de commerce, de croisière, de pêche et de plaisance dans la zone, le territoire de Nouvelle-Calédonie devrait être doté d'un hélicoptère spécialisé dans le sauvetage en mer, c'est à dire ayant une capacité de survol maritime longue distance, des moyens de communication avec les navires sur zone, une capacité à faire du stationnaire et des treuillages, de jour comme de nuit.

A l'Administration chargée de l'inspection du travail maritime :

Il est recommandé d'étendre l'obligation d'élaborer un DUP et de port du VFI aux navires immatriculés dans les TOM.

INCENDIE A BORD DU FILEYEUR *L'ARCHE D'ALLIANCE*, SURVENU LE 24 AVRIL 2010 AUX ABORDS DE LA POINTE DU RAZ

NAVIRE ET EQUIPAGE



L'ARCHE D'ALLIANCE : fileyeur en polyester immatriculé AD 584 830, construit en 1987 – Longueur : 20,20 m – Jauge : 72,73 tx UMS – Propulsion : 310 kW.

Le navire est bien entretenu et bien équipé en matériel de navigation.

Il dispose d'une installation CO₂ fixe mais pas de détection incendie.

La dernière visite de sécurité est valide pour une navigation de 2^{ème} catégorie jusqu'au 26 novembre 2010.

Il effectue des marées de 3 ou 4 jours ; la vente du poisson s'effectue habituellement à la criée de Poulgoazec.

L'équipage :

Le navire est armé conformément à la décision d'effectif par six membres d'équipage : le patron, un mécanicien et quatre matelots. Tous sont à jour de leur visite médicale.

Le patron est titulaire du brevet de capitaine de pêche (délivré en 1998) et des différents titres de sécurité (marine marchande).

Le chef mécanicien est titulaire du diplôme de mécanicien 750 kW (délivré en sept. 2009) et de différents titres de sécurité (STCW).

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent de Nord-Ouest 11 nœuds - mer peu agitée - visibilité : 400 m.

Heures locales (UTC+2)

A **04h57**, *L'ARCHE D'ALLIANCE* navigue à 3,5' dans le 180 du sémaphore de la Pointe du Raz. Le patron est à la barre et les 5 autres membres de l'équipage dorment. Le patron sent une odeur de brûlé et sort de la timonerie ; il voit alors de la fumée s'échappant de la descente machine. Il réveille l'équipage et ordonne de prendre les combinaisons de survie, les VFI et de se regrouper plage avant avec une VHF portable.

A **05h00**, le patron informe le CROSS Corsen par VHF voie 16, puis saisit un extincteur à poudre qu'il vide dans la descente machine avant de l'isoler.

A **05h03**, le porte-avions *CHARLES-DE-GAULLE* propose son concours.

A **05h07**, le fileyeur *L'AVENTURIER* fait route vers *L'ARCHE D'ALLIANCE*.

A **05h11**, l'équipage de *L'ARCHE D'ALLIANCE* est regroupé plage avant avec la VHF portable.

A **05h15**, le feu semble maîtrisé mais il y a encore un dégagement de fumée.

A **05h28**, le porte-avions *CHARLES-DE-GAULLE* est à 30 minutes de *L'ARCHE D'ALLIANCE*, un hélicoptère prêt à décoller avec une équipe d'intervention.

A **05h52**, appareillage d'Audierne de la *SNS 068*.

A **06h25**, le feu est totalement éteint après utilisation de 5 extincteurs à poudre ; l'équipe d'intervention du *CHARLES-DE-GAULLE* n'est pas requise.

A **06h38**, la remorque est passée par la *SNS 068* et le convoi fait route vers Audierne.

CONSEQUENCES



La cloison située sur l'arrière du pot d'échappement est légèrement brûlée, les commandes du tableau électrique situé dans la descente moteur sont brûlées, ainsi que quelques câbles électriques aboutissant à ce tableau.

Immobilisation de 15 jours pour travaux.

REMARQUES - CONCLUSION

L'échappement n'est pas en cause (remplacé 8 mois avant).

Le feu ayant pris dans la descente du compartiment moteur, le choix a été fait de ne pas utiliser l'extinction fixe CO₂.

Des débris d'un ciré (vraisemblablement placé à cet endroit pour sécher) ont été trouvés dans les cendres à proximité de l'échappement.

L'équipage a su maîtriser cet incendie.

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

ENSEIGNEMENTS

- Des détecteurs de fumées et une alarme en timonerie auraient alerté le patron plus tôt (pas d'effet rétroactif de la Division 226-4.07 de décembre 2002).
- Après confinement du compartiment moteur, l'utilisation de l'extinction fixe CO₂ aurait été efficace.

INCENDIE A BORD DU CHALUTIER *MARANELLO* SURVENU LE 4 MAI 2010 DANS LE OUEST-NORD-OUEST DES ÎLES SCILLY (MER CELTIQUE)

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le navire :

Le *MARANELLO*, mis en service en 1989, est immatriculé à Paimpol. C'est un navire en acier de type chalutier.

Longueur : 24,44 mètres – Jauge : 120 tx – Il est équipé d'un moteur de propulsion de 447 kW.

L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en janvier 2003.

Le *MARANELLO* est armé à la pêche au large en 2^{ème} catégorie de navigation. Ses titres de sécurité sont valides jusqu'au 1^{er} juin 2010.

L'équipage :

Il est composé de 5 marins : trois de nationalité française (le patron, le second-pont et le mécanicien), et deux ressortissants de l'Union Européenne.

Le patron, titulaire du brevet de lieutenant de pêche (décret 1991) totalise dans cette fonction à la pêche au large une durée de 51 mois de patron dérogatoire.

Le second, titulaire du certificat de capacité (décret de 1991) totalise quant à lui, dans cette fonction et celle de patron 93 mois de dérogations.

Le chef mécanicien est titulaire d'un brevet de chef 750 kW

PREVENTION ET LUTTE INCENDIE DANS LE COMPARTIMENT MACHINE

1- Détection de l'incendie :

Le compartiment machine ne dispose pas de détection d'incendie. La surveillance du local est réalisée par une caméra avec renvoi en passerelle.

2- Lutte contre l'incendie :

Le navire est équipé d'un extincteur à poudre 6 kg en descente machine et un en machine.

Le réseau d'incendie, composé d'une bouche, peut être alimenté par deux pompes.

Le compartiment de la propulsion est pourvu depuis 2003 d'un dispositif fixe d'extinction au FM 200, dont le déclenchement s'effectue à l'extérieur du local protégé. La mise en oeuvre du dispositif déclenche une alarme par sirène et gyrophare.

Bien qu'obligatoire sur tous les navires, le bord ne dispose d'aucun équipement de pompier.

3- Dispositions diverses :

Absence de mesures appropriées et d'exercices incendie pour que l'équipage soit suffisamment entraîné et formé dans la lutte contre l'incendie.

Enfin, le bord ne dispose pas d'un d'extraction d'air vicié, en machine (obligatoire).

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent Nord-Nord-Ouest/20 nœuds, mer 4, visibilité 20 km. Légère houle.

Heures locales (UTC+2)

Le 30 avril 2010

A **16h00**, le *MARANELLO* appareille de Roscoff pour se rendre sur son lieu de pêche. Le retour au port est prévu vers le 7 mai à 09h00.

Le 4 mai 2010

A **17h00**, alors que le navire est en pêche à la position 50°05' N - 006°58' W, le patron entend le chef mécanicien, qui se trouve à la machine pour y faire les vérifications de routine (niveau, nettoyage, rangement, fuite éventuelles) crier « Au feu ! » en remontant du local machine.

Le patron descend sur le pont et constate qu'une épaisse fumée noire s'échappe du compartiment moteur.

La porte d'accès au local de propulsion est aussitôt fermée. Le moteur stoppe. Alors que les deux matelot sont affairés à fermer les tapes et volets d'aération, le mécanicien déclenche l'envoi du FM 200. Bien que la procédure soit affichée, il omet d'ouvrir la vanne de barrage. Le FM 200 s'échappera par les raccords coniques de la tuyauterie dans le local FM 200, vers l'extérieur depuis les aérations.

A **17h15**, le patron envoi sur la fréquence HF 2182 kHz un signal de détresse.

L'équipage se rend ensuite en passerelle et s'équipe d'une combinaison de survie. Le *MARANELLO* est en contact radio avec le CROSS Corsen. Compte-tenu de la position du sinistre, les opérations SAR sont coordonnées par le MRCC Falmouth.

A **18h00**, le feu est éteint. Le patron, pour permettre l'évacuation de la fumée, ouvre la porte du compartiment machine.

A **19h00**, un hélicoptère SAR anglais est à la verticale du navire. Un membre d'équipage de l'hélicoptère descend à bord afin d'évaluer la situation.

Dans le même temps, une vedette de sauvetage a appareillé des Iles Scilly. Elle est prévue rester sur zone jusqu'à l'arrivée du navire de pêche *DAYTONA*.

A **19h40**, la vedette de sauvetage est à proximité du *MARANELLO* ; l'hélicoptère quitte la zone.

Quelques heures plus tard, le patron du *MARANELLO* informe la vedette de sauvetage que la situation ne nécessite plus sa présence.

Le 5 mai 2010

A **03h00**, le *DAYTONA* arrive sur zone.

A **08h45**, la remorque est passée, le convoi fait route vers Saint-Quay Portrieux où il arrivera le 6 mai à midi.

CONSEQUENCES

Les dégâts occasionnés par l'incendie concernent essentiellement les circuits et appareillages électriques ainsi que les éléments connexes du moteur de propulsion.

CONCLUSION

L'incendie aurait eu pour origine une pulvérisation de gasoil au niveau du turbo de suralimentation du moteur de propulsion. Selon le patron et l'armateur, elle proviendrait du raccord de sortie de la pompe manuelle à bras de transfert de combustible.

L'incendie, malgré l'absence d'envoi effectif d'agent extincteur dans le compartiment machine, ne s'est pas propagé et s'est éteint.

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

ENSEIGNEMENTS

L'équipage doit être suffisamment entraîné et formé à la lutte contre l'incendie.

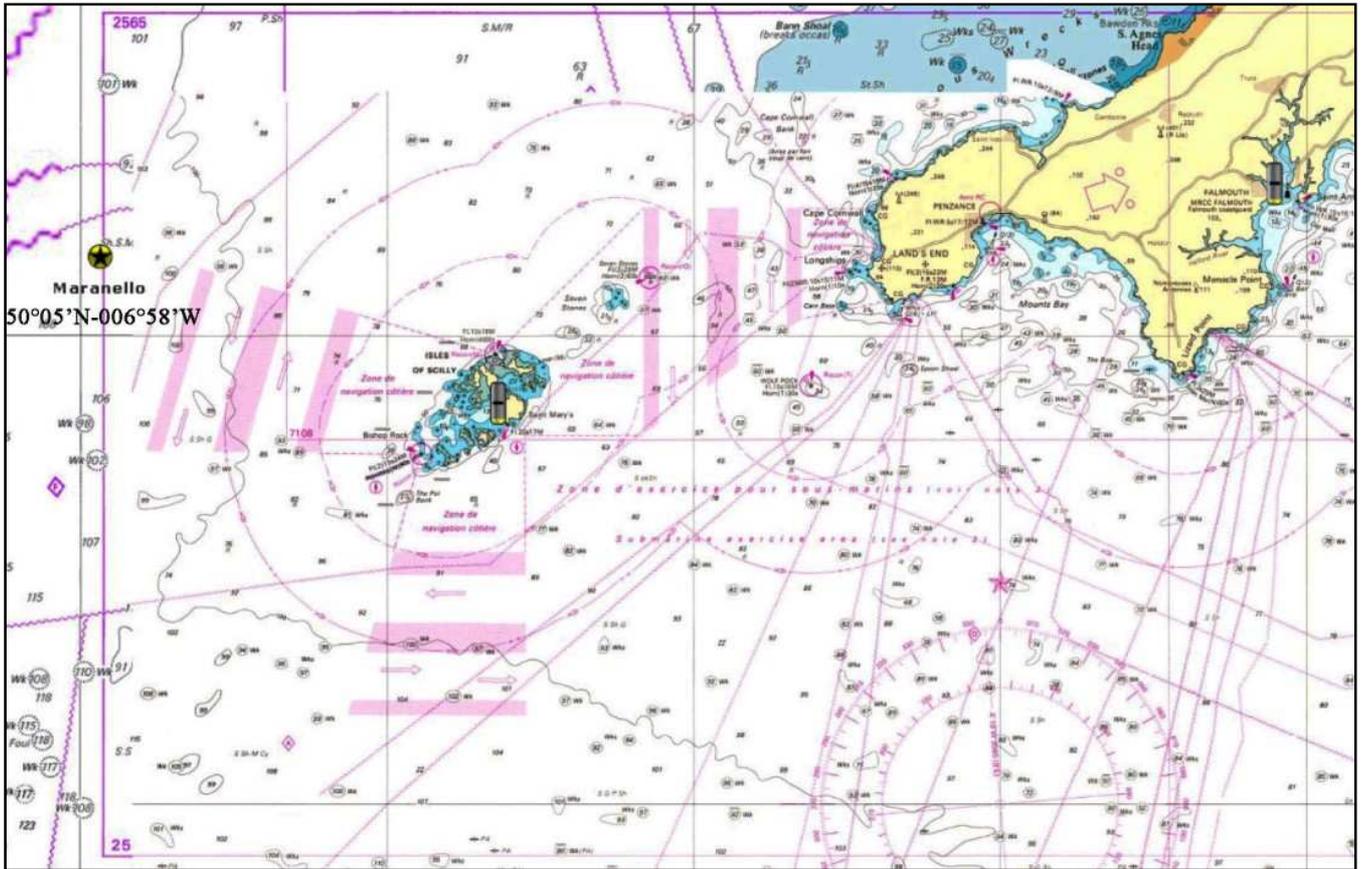
Un équipement de pompier est obligatoire sur ce type de navire (division 226-4.15).

Il conviendrait de rendre obligatoire à bord de tous les navires de pêche (pontés et semi-pontés) quelque soit la date construction, une détection et une alarme incendie en compartiment machine.

Un extracteur d'air vicié en machine devrait être installé.

Des précautions doivent être prises afin d'éviter tous risques de projection ou de pulvérisation de combustible sur au niveau des brides, des joints ou des raccords sur les surfaces chaudes.

Les messages de détresse doivent être transmis en utilisant les fréquences réglementaires du SMDSM dans la zone considérée.



INCENDIE A BORD DU CHALUTIER *LES DEUX TOURS* SURVENU LE 11 JUILLET 2010 DANS LE PERTUIS D'ANTIOCHE (17)

LE NAVIRE



Le navire de pêche le *LES DEUX TOURS*, mis en service en 1984, est immatriculé à La Rochelle. C'est un navire en acier de type chalutier.

Longueur : 19,50 mètres – Jauge : 49,81 tx. Il est équipé d'un moteur de propulsion de 442 kW.

L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en janvier 2001.

Le navire *LES DEUX TOURS* est armé à la pêche côtière en 2^{ème} catégorie de navigation. Ses titres de sécurité sont valides jusqu'au 8 octobre 2010.

L'EQUIPAGE

L'équipage est composé de 4 marins : un patron, un chef mécanicien et deux matelots. Tous sont aptes à l'exercice de leur fonction, hormis un des matelots qui est limité à la petite pêche et à la conchyliculture.

Le mécanicien, titulaire d'un CAMP, totalise à la pêche côtière, 12 mois de dérogatoire en qualité de mécanicien, dont la dernière valable 3 mois, expire le 23 juin 2010.

PREVENTION ET LUTTE INCENDIE DANS LE COMPARTIMENT MACHINE

1- Détection de l'incendie

Le compartiment machine ne dispose pas de détection ni d'alarme d'incendie.

Lors de la dernière visite annuelle effectuée par le centre de sécurité des navires, la commission a recommandé la mise en place d'une détection incendie en compartiment machine.

2- Lutte contre l'incendie

Le navire est équipé de deux extincteurs à poudre de 4 kg et d'un extincteur CO².

Le réseau d'incendie est composé de deux bouches alimentées par deux pompes incendie.

Le compartiment de la propulsion est pourvu d'un dispositif fixe d'extinction par le CO², dont le déclenchement s'effectue à l'extérieur du local protégé.

Bien qu'obligatoire à bord de tous les navires, le bord ne dispose d'aucun équipement de pompier.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent 320/5 B, mer 2, visibilité 18 km.

Heures locales (UTC+2)

Le 11 juillet 2010

A **11h30**, *LES DEUX TOURS* quittent le port de La Rochelle pour se rendre sur ses lieux de pêche.

Vers **21h30**, après un premier coup de chalut, le patron s'aperçoit que la circulation du circuit de réfrigération EDM du moteur de propulsion est faible. Afin d'éviter toute surchauffe du moteur, il décide de faire route vers La Rochelle.

Arrivée au niveau du phare du Lavardin, une épaisse fumée se dégage du compartiment machine, ce qui rend son accès impossible. Dès lors le patron déclenche le système d'extinction fixe de l'incendie au CO². Compte-tenu de l'importance de la fumée qui envahit la passerelle, ce dernier s'empare de la VHF portative du SMDSM afin de faire un appel sur le canal 16. L'équipage se réfugie sur la plage avant.

A **22h10**, le navire de pêche *LA JAVANAISE* se dérouta vers *LES DEUX TOURS*.

L'information du sinistre est relayée au CROSS Etel par le CODIS 17 qui met en œuvre des moyens nautiques et aériens.

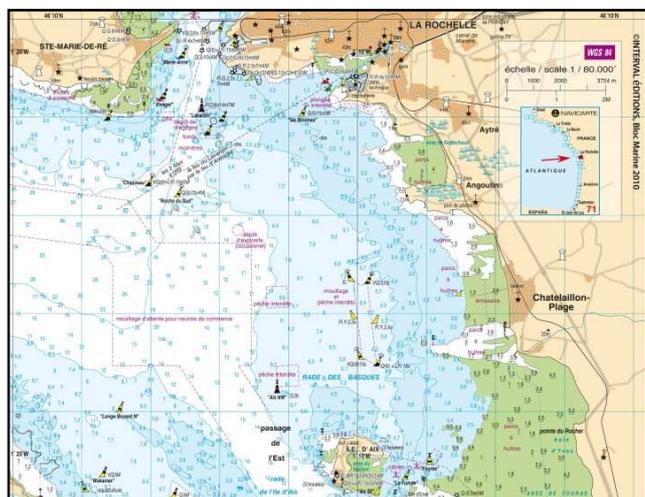
A **22h15**, sur zone, *LA JAVANAISE* prend en remorque *LES DEUX TOURS* jusqu'au port de La Rochelle.

A **22h29**, l'équipage étant en sécurité à l'extérieur du navire et le dégagement de fumée ayant cessé, les moyens SAR engagés sont annulés.

Escorté par la vedette SNSM et un CSL du CODIS 17, le convoi arrive à quai à **23h00**.

Les pompiers interviennent sur l'incendie après que la température élevée ait baissé. Le feu est déclaré éteint à **00h51 le 12 juillet 2010**.

Intoxiqué par les fumées, l'équipage du navire est conduit vers l'hôpital de La Rochelle.



CONSEQUENCES

Les dégâts occasionnés par l'incendie concernent essentiellement les circuits de câblage électrique, les faisceaux et divers tuyaux en machine et en passerelle, ainsi que le plafond du local propulsion. Les câbles sont d'origine.

L'incendie a nécessité des travaux de remplacement ou de remise en état de l'isolation du plafond, de deux cloisons et des échappements dans le compartiment moteur ainsi que la dépose des convertisseurs, des batteries, de leur chargeur et de leur câblage.



CONCLUSION

Le départ de l'incendie se situe dans l'angle arrière tribord du compartiment machine. Aucun lien n'est avéré avec la surchauffe par défaut de réfrigération du moteur de propulsion. L'origine de l'incendie est dû probablement à un court-circuit électrique dans un chemin de câbles.

A l'issue des travaux de remise en état, un contrôle des isolements électriques a été effectué.

Il convient de noter que le dernier relevé d'isolements électriques datait d'août 2004. Une prescription avait été émise à ce sujet lors de la visite périodique d'octobre 2009.

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

ENSEIGNEMENTS

La présence à bord d'un équipement de pompier est obligatoire.

Il conviendrait de rendre obligatoire, à bord de tous les navires de pêche (pontés et semi-pontés), quelle que soit la date construction, une détection et une alarme incendie en compartiment machine.

La procédure d'émission de CO² doit être affichée et connue de tous, avec organisation d'exercices réguliers.

A bord des navires de pêche anciens (dans le cas présent : 26 ans), il conviendrait de procéder à une vérification périodique des isolements électriques par un organisme spécialisé et d'équiper ce type de navire, d'un dispositif indiquant tout défaut d'isolement.

CHAVIREMENT PUIS ECHOUEMENT DU NAVIRE SUPPORT DE PLONGEURS *CELINE* SURVENUS LE 12 AOUT 2010 SUR LA COTE OUEST DE L'ÎLE DE LA REUNION

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le *CELINE* (immatriculé RU 928 801) est une embarcation ouverte à coque semi planante de 7,50 m de long, sans quille, munie d'un pont étanche et de caissons constituant une réserve de flottabilité ; elle est construite en « strongall » (aluminium de qualité marine) ; un moteur hors bord essence de 110,4 kW assure sa propulsion ; elle est notamment équipée d'une radio VHF ASN et d'un radeau de survie de 6 places.

Mise en service le 18 juin 2009, elle est autorisée à pratiquer une navigation en 4^{ème} catégorie professionnelle avec 4 personnes à bord (1 pilote et 3 plongeurs autonomes).

Le *CELINE* est la propriété de la société de travaux maritimes SOCOTRAM, qui l'exploite sous le régime du permis de circulation, pour réaliser des interventions en mer au moyen de plongeurs professionnels. La société SGTPS se charge de trouver des missions pour le *CELINE*.

Les 3 personnes à bord au moment des faits, sont titulaires d'un permis de plaisance côtier; ils ne sont pas inscrits maritimes. Le permis de navigation du navire était à jour au moment des faits.

LES FAITS

Heures locales (UTC+4)

Conditions météorologiques et état de la mer le 12 août :

Vent de Sud force 3 à 4 Beaufort fraîchissant 9 Beaufort en soirée, mer agitée à forte, houle modérée de Sud-Sud-Ouest en journée, devenant forte au cours de la nuit.

Le **11 août**, en fin de journée, la DRIRE/Réserve Marine sollicite l'intervention urgente de SGTPS, sur une bouée située à moins de 1 mille de l'Etang salé (côte Ouest de l'île de La Réunion).

Le **12 août** au matin, le chef de bord du *CELINE* informe le directeur de la SGTPS que les conditions de mer et la météorologie lui semblent satisfaisantes pour exécuter la mission prévue.

A **08h30**, le navire appareille du port de Saint-Pierre avec 3 personnes à bord et se dirige vers la bouée de l'Etang Salé.

Vers **11h30**, l'intervention sur la bouée est terminée ; le chef de bord du *CELINE* fait un compte rendu à la SGTPS par radio VHF ; il signale qu'il fait route vers le port de Saint-Gilles Les Bains ou Le Port, en raison de l'état de la mer et de conditions météorologiques particulièrement défavorables qui rendent trop dangereux l'accès au port de Saint-Pierre.

A **12h09**, le chef de bord du *CELINE* est en conversation téléphonique privée lorsque le navire, qui est en fuite avec une forte houle de l'arrière, chavire. L'interlocuteur à terre ne réalise pas qu'un accident vient de se produire et ne prévient pas les secours. Les 3 hommes, dont 2 sont équipés de combinaisons de plongée et l'autre d'un bas de combinaison, se maintiennent en surface ; ils réussissent à s'installer sur la coque retournée en se maintenant à l'aide d'un cordage qu'ils ont réussi à fixer.

Le radeau de survie, bien que muni d'un largueur hydrostatique est stocké dans un coffre et ne s'est pas gonflé.

A **15h12**, n'ayant plus de nouvelles du *CELINE*, le directeur de SGTPS alerte le CROSS Réunion.

A **15h25**, le CROSS enquête auprès des capitaineries des ports et les postes des maîtres nageurs sauveteurs de la côte Ouest de La Réunion.

A **15h33**, le CROSS demande le concours de l'hélicoptère Panther de la Marine nationale.

A **15h54**, l'enquête auprès des ports et des postes MNS ne donnant pas de résultat, l'hélicoptère Fennec de l'Armée de l'Air se prépare à intervenir.

A **16h03**, les sapeurs pompiers patrouillent sur la côte au niveau de la commune de l'Etang Salé.

A **16h40**, l'hélicoptère Fennec décolle et commence les recherches.

A **18h28**, le chalutier *AUSTRAL* participe aux recherches.

A **18h34**, l'hélicoptère Panther décolle et commence les recherches.

Vers **20h30**, les 3 hommes, qui se trouvent toujours sur la coque retournée, sont précipités à l'eau sous l'effet d'un fort paquet de mer ; ils réussissent à saisir quelques boudins et pare-battages flottants pour se constituer une bouée de fortune. Ils aperçoivent les hélicoptères et l'*AUSTRAL*, mais ne sont pas repérés.

A **20h48**, le *CELINE* est signalé échoué près de la plage de Trou d'eau, au Sud de Saint-Gilles Les Bains. Le radeau de survie et les brassières de sauvetage sont à bord.

Sous l'effet d'un nouveau paquet de mer, les 3 naufragés lâchent leur bouée de fortune et nagent péniblement vers la côte, qu'ils parviennent à atteindre sains et saufs près du port de Saint Gilles les bains le **13 août** vers **00h00**.

CONSEQUENCES

L'équipage est sain et sauf.

Pour le navire : la coque est intègre mais présente des enfoncements après avoir été drossée sur la barrière de corail et sur les rochers où elle s'est échouée. Les

garde-corps sont détériorés. Le taud et sa structure aluminium ont été arrachés. Le moteur de propulsion est endommagé. Le CSN de la zone océan indien a retiré le permis de navigation dans l'attente des réparations éventuelles.

CONCLUSION

Le chef de bord du *CELINE* ne s'est pas suffisamment informé de l'évolution prévue des conditions météorologiques avant l'appareillage, et notamment de l'arrivée d'une forte houle australe de Sud-Sud-Ouest sur les côtes de La Réunion. L'accès au port de Saint Pierre est dangereux voire impossible en cas de forte houle. Un premier avis, diffusé par Météo France dès le 11 août à 15h30 annonçait une houle de 2,5 m à 3,5 m le soir, augmentant dans la nuit à 4 m /4,5 m. Deux autres avis avaient été diffusés par Météo France le 12 août à 05h00 et à 10h30. De plus, Météo France préconisait de ne pas prendre la mer.

L'intervention sur la bouée du parc marin se situait à plus de 8 milles des eaux abritées du port de Saint-Pierre, soit au-delà de la limite autorisée de navigation du *CELINE* qui était de 5 milles.

Le chef de bord du *CELINE*, n'a pas jugé nécessaire d'informer le CROSS malgré l'aggravation des conditions de houle qui risquait pourtant de lui faire perdre le contrôle du navire, alors en fuite. Le directeur de SGTPS quant à lui, n'a prévenu le CROSS qu'à 15h12, soit plus de 2 heures après le chavirement.

Les personnes présentes à bord du *CELINE*, qui est armé sous le régime du permis de circulation, n'étaient pas des marins professionnels.

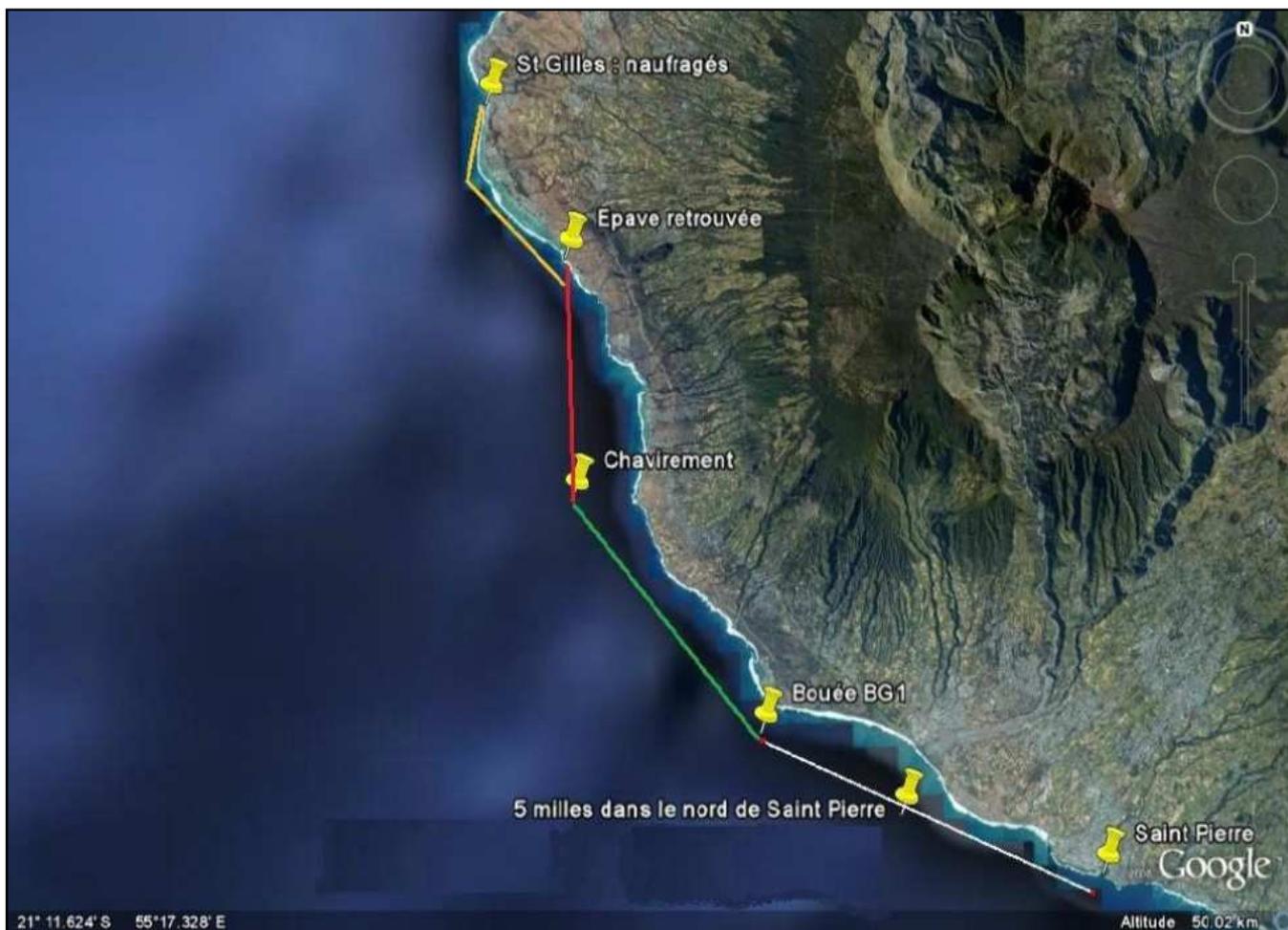
Le radeau de survie du *CELINE*, bien que muni d'un largueur hydrostatique, était stocké à l'intérieur d'un coffre et ne s'est pas libéré.

Deux des personnes présentes à bord étaient des plongeurs équipés de combinaison de plongée de couleur terne. Le chef de bord ne portait pas d'équipement de flottabilité de type VFI.

Le navire n'a pas sombré. Sa flottabilité intrinsèque a permis aux trois hommes de se maintenir un long moment sur la coque retournée.

Les trois naufragés ne disposaient pas de moyens de signalisation individuels lumineux et sonores.

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



ENSEIGNEMENTS

Pour tout chef de bord :

En cours de navigation, il convient de rester à l'écoute des avis de Météo France diffusés par les CROSS.

Dans le cas où la situation du navire devient délicate du fait d'une dégradation sévère des conditions, il paraît opportun de tenir le CROSS informé jusqu'au retour au port.

La drome de sauvetage doit être correctement disposée et immédiatement disponible.

Les limites de la catégorie de navigation portée sur le permis de navigation sont impérativement à respecter.

Pour toute personne ayant connaissance d'un retard anormal :

Il faut signaler sans tarder toute inquiétude relative à un retard, dès lors qu'elle est justifiée par le contexte (conditions météorologiques dégradées, rupture de communications avec le navire).

Pour l'Administration chargée de la réglementation relative à l'armement des navires :

Il convient d'imposer par voie réglementaire un titre de formation professionnelle maritime aux patrons et chefs de bord des navires professionnels soumis au permis de circulation.

CHAVIREMENT DU NAVIRE DE PLAISANCE *CHABADA* SURVENU LE 3 SEPTEMBRE 2010 AU PUIITS D'ENFER (85) DEUX VICTIMES

NAVIRE ET EQUIPAGE



Le *CHABADA* est une vedette de plaisance mono-coque habitable, construite en polyester/époxy, immatriculée D 75 266 L aux Sables d'Olonne et du type Merry Fischer 585. Elle est d'une longueur de 5,65m et propulsée par un moteur hors bord d'une puissance 44,13 kW.

Cette vedette, construite en série aux chantiers Jeanneau le 1^{er} février 2008, déplace 880 kilogrammes et a un tirant d'eau de 0,30 mètre. Equipée d'un sondeur et d'un compas, elle a été mise en service le 23 avril 2008 par l'actuel propriétaire.

L'embarcation, autorisée à naviguer en catégorie de conception C, répond aux normes de sécurité correspondantes.

Le propriétaire et son épouse étaient à bord lors de la sortie.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Situation à 18h00, le 3 septembre 2010 :

Vent de secteur Ouest 5 nœuds, forte houle (trois mètres environ), visibilité nulle.

Basse mer à 18h36, coefficient 35, courant pratiquement nul.

Le 03 Septembre 2010

Entre 15h00 et 16h00, le *CHABADA* quitte le port de Bourgenay, commune de Talmont Saint-Hilaire (85). Les conditions météorologiques sont bonnes, vent quasi nul, mer belle et bonne visibilité. Le couple a l'habitude de sortir l'après midi pour des promenades en mer et de se rendre parfois aux Sables d'Olonne. Il rejoint le mouillage en fin de journée.

A 17h50, deux personnes se promènent sur le bord de mer. Le brouillard, très épais, est déjà tombé depuis une demi-heure.

A 18h00, alors que les deux promeneurs se trouvent sur le parking du Puits d'Enfer et qu'ils s'apprêtent à faire demi tour, ils entendent un bruit sourd, comme une grosse vague qui frappe une roche.

Une fois face à la mer, ils constatent qu'une embarcation, propulsée par un moteur hors bord, est retournée. Ils appellent le 18 et descendent sur les rochers. Le CODIS contacte le CROSS Etel.



A 18h05, le CROSS Etel met en œuvre les moyens de sauvetage.

A 18h09, les deux témoins aperçoivent une personne à la surface de l'eau. Celle-ci fait des signes. Elle n'est pas équipée de brassière de sauvetage. Un autre témoin les rejoint. Ils ne peuvent intervenir en raison de l'état de la mer qui brise à la côte.

A 18h13, le corps est rejeté sur les rochers par la mer. Il est récupéré par les témoins.

A 18h19, décollage de l'hélicoptère de La Rochelle (fera demi tour en raison de la visibilité médiocre sur zone).

Le bateau, quant à lui, continue à dériver vers les roches.

A 19h08, les plongeurs de la SNSM et les sapeurs pompiers, aperçoivent un corps dans la coque. Ils continuent d'investiguer.

A 19h22, les plongeurs sortent le corps de la cabine avant.

A 21h21, la brume se dissipe, liberté de manoeuvre est donnée aux moyens engagés à l'exception de la vedette SNS et du pneumatique des pompiers prévus pour le remorquage de la vedette CHABADA.

A 21h22, prise de remorque par la vedette SNSM.

A 21h46, le convoi est à quai aux Sables d'Olonne.

CONSEQUENCES

De cet accident, il ressort que les deux occupants du CHABADA sont morts noyés. Ils ne portaient ni VFI ni gilet de sauvetage.

L'épouse devait se trouver soit sur le pont à l'avant, soit dans le cockpit. Elle a été projetée à la mer lorsque le navire s'est retourné. Quant au mari qui pilotait, il s'est retrouvé coincé dans le poste de pilotage.

La porte coulissante de la timonerie, si elle n'était pas retenue par son loquet, a pu se refermer. C'est peut être pour cette raison que le corps a été retrouvé par les plongeurs dans la cabine intérieure à l'avant, où alors le chavirement a été si rapide que le pilote n'a pu sortir de la timonerie.



Quant à l'embarcation, elle est inutilisable. Après le chavirement, elle a dérivé sur les enrochements du Puits d'enfer. Sous l'effet du ressac, toutes les superstructures ont été arrachées.

CONCLUSION

La cause du chavirement réside dans le fait, pour le CHABADA, de s'être trouvé, en raison de l'absence de visibilité, dans une zone réputée dangereuse en cas de houle.

Le pilote était titulaire du permis plaisance catégorie A, obtenu en 1986. L'été 1987, il avait acquis son premier bateau. Le CHABADA, acheté en 2008, était son deuxième. Il sortait régulièrement, mais sans doute rarement par brouillard ou mauvaise mer.

Tout laisse à penser qu'il a été surpris lorsqu'il s'est retrouvé dans cette brume très dense.

Il a vraisemblablement voulu se rapprocher de la côte pour se repérer, mais sans réaliser les effets de la forte houle venant du Sud-Ouest, se brisant sur les hauts-fonds à cet endroit. A un moment donné, se trouvant à une vingtaine de mètres du rivage, il a dû apercevoir une roche ou la falaise proche. Il a alors battu en arrière toute.

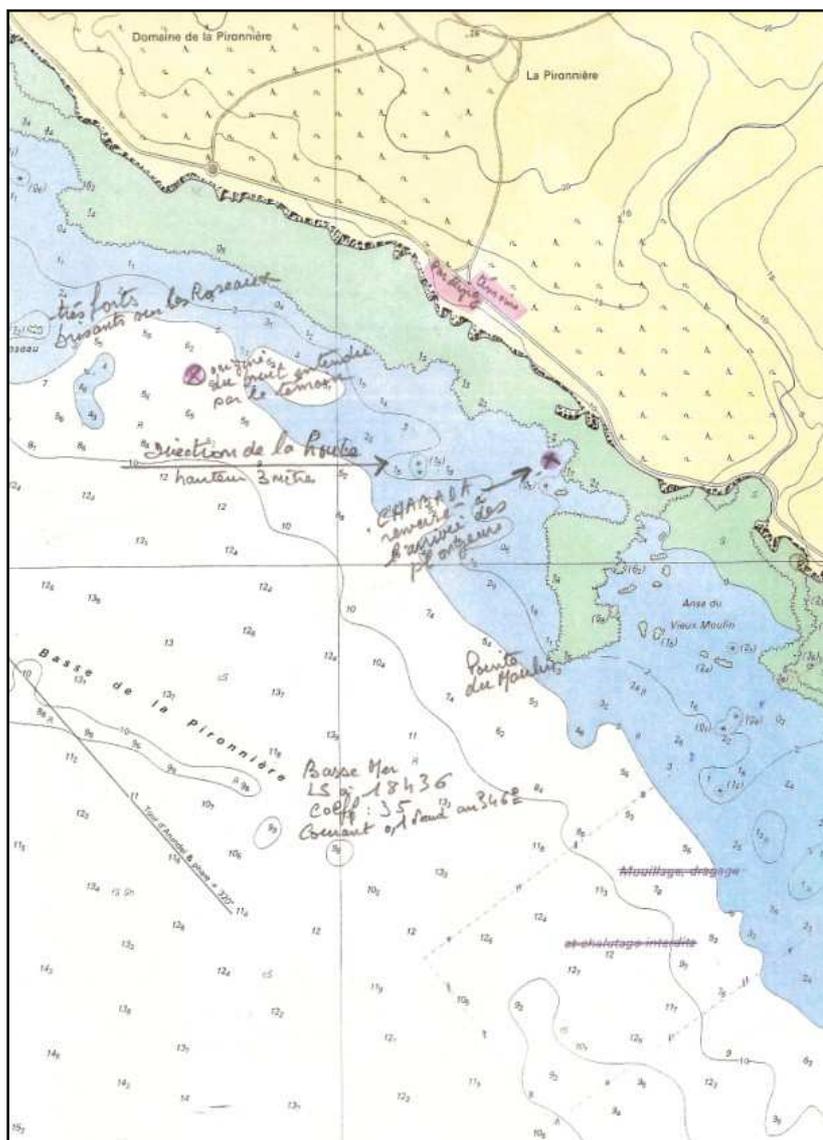
C'est à ce moment précis qu'une grosse lame (3 mètres) est arrivée, soit par l'arrière, soit par le côté et a fait chavirer l'embarcation. Il est à noter que l'expertise de la coque a permis de constater que les commandes du moteur ont été trouvées à la position arrière toute et qu'aucune trace de ragage n'a été relevée, ni sur la coque (oeuvres vives), ni sur l'hélice et l'embase du moteur.

Le CHABADA a donc chaviré avant de talonner. Ses occupants, ne sachant pas très bien nager et ne portant pas de gilet de sauvetage ou de vêtement à flottabilité intégrée (VFI), se sont noyés.

Cet accident aurait pu être évité si le plaisancier avait mouillé un peu plus au large et attendu que le brouillard se dissipe. En effet, le bateau était équipé d'une ancre de 7 kilogrammes, d'une chaîne de 15 mètres et d'un cordage en nylon de la même longueur.

A défaut, il aurait pu, en utilisant compas et sondeur, faire une route de sécurité vers le large.

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



ENSEIGNEMENTS

Ce chavirement résulte d'un manque de connaissances en matière de navigation maritime. Dès que les conditions météorologiques se dégradent (brouillard, état de la mer), certains navigateurs n'ont pas l'expérience suffisante pour affronter ces situations dégradées. Ils doivent par conséquent acquérir progressivement cette connaissance et ne pas affronter d'emblée des difficultés trop importantes.

La formation du permis côtier paraît insuffisante pour être en mesure de faire face aux situations critiques. Une réflexion à ce sujet est sans doute souhaitable.

Un système de positionnement de type GPS améliore la sécurité dans ce type de circonstance (visibilité).

Enfin, peu de plaisanciers s'équipent de brassières ou de VFI, particulièrement ceux navigant à bord des petites embarcations à moteur. Il semble plus que jamais indispensable de relancer les campagnes publiques d'information et d'incitation au port de ces équipements.

NAUFRAGE DU CHALUTIER *LAMER* SURVENU LE 5 SEPTEMBRE 2010 SUR LE PLATEAU DES ROCHES DOUVRES

LE NAVIRE

1 - Description



Photographie : Dominique Morvan/Le Télégramme

Le navire de pêche *LAMER*, mis en service en 1974, est immatriculé à Saint-Brieuc. C'est un navire en bois de type chalutier/coquillier. Longueur : 11,98 mètres – Jauge : 9,17 tx – Il est équipé d'un moteur de propulsion de 81 kW.

L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en août 2004.

LAMER est armé à la petite pêche en 3^{ème} catégorie de navigation. Son permis de navigation est valide jusqu'au 30 septembre 2010.

2 - Visites et travaux d'entretien

Deux visites spéciales ont été réalisées à Saint-Quay Portrieux les 25 mars et 25 août 2010 afin de mettre à jour les conditions d'exploitation du navire portées sur le permis de navigation avec, en particulier, l'ajout de l'activité de ligneur.

Début 2009, le navire a été mis sur ber pour des réparations faisant suite à une entrée d'eau due à une carvelle défectueuse. En 2004, lors de son acquisition, l'armateur a procédé à des travaux de reclouage, a changé un grand nombre de bordés et remplacé partiellement certaines jambettes de pavois.

Le navire était vendu pour un montant de 190 000 € et assuré pour une valeur de 234 000 €.

L'EQUIPAGE

L'équipage, le jour du naufrage, est composé de deux marins : un patron/mécanicien et un matelot.

La fiche d'effectif prévoit l'embarquement de deux marins au chalut et de trois marins à la drague.

Le patron est titulaire, entre autres, du brevet de lieutenant de pêche, du certificat de capacité (décret de 1991), du brevet de mécanicien 750 kW et du permis de conduire les moteurs marins. Il totalise à la petite pêche 7 ans de navigation.

Le matelot, inscrit maritime en 1980, est embarqué sur *LAMER* depuis septembre 2009.

CONTEXTE DE PÊCHE

LAMER dispose d'une licence de pêche à la ligne délivrée par le CRPMEM. Il pêche le bar, le lieu, soit au lançon vivant ou au leurre (plume, virgule ou raglou).

Au chalut, il fait 3 à 4 sorties par semaine d'une durée de 12 à 14 heures.

A la ligne, les sorties sont de 12 à 13 heures et s'effectuent du lundi au lundi.

Le jour de l'événement, le patron, prévoit, si le résultat de la pêche est bon, de poursuivre la marée jusqu'au lundi.

Il pratique le métier de ligneur depuis deux ans. Deux sorties pour ce type de pêche ont été réalisées en 2009 et deux en 2010 (mai et septembre). Cette pêche se fait par beau temps uniquement et par marées de mortes eaux.

DROME DE SAUVETAGE

Le navire dispose d'un radeau de sauvetage de classe V Pro de 6 places avec largueur hydrostatique et dispositif de largage manuel, d'une bouée de sauvetage avec lumineux, de 4 brassières et de 2 VFI auto-gonflants.

DISPOSITIFS D'ASSECHEMENT

LAMER est équipé de :

- 1 pompe assèchement/incendie attelée au moteur de propulsion ;
- 1 pompe principale d'assèchement attelée au moteur de propulsion ;
- 1 pompe d'assèchement électrique.

Par ailleurs, il y en machine une alarme de montée d'eau, munie de deux capteurs.

Selon le patron, la pompe électrique d'assèchement et l'alarme de montée d'eau ont été remplacés 3 fois en quatre ans, dont la dernière en janvier 2010. Pour pallier en partie les anomalies de fonctionnement des alarmes de montée d'eau, le patron a supprimé le capteur de la cale à poissons.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Vent de Sud/5 nœuds, mer 2, légère houle, visibilité 8 km.

Heures locales (UTC+2)

Le 4 septembre 2010

Vers **11h00**, les navires de pêche *LAMER* et *LA PETITE JULIE* quittent le port de Saint-Quay Portieux pour se rendre sur leur lieu de pêche situé dans le Nord-Est de Bréhat.

Après $\frac{3}{4}$ heure de navigation, les patrons décident de faire un trait de chalut au lançon au niveau du Grand Léjon.

A **12h30**, les deux navires reprennent leur route initiale vers le plateau de Barnouic.

A **14h30**, *LAMER* et *LA PETITE JULIE* arrivent sur leur zone de pêche où ils mettent à l'eau des lignes traînantes pour pêcher le lieu.

Vers **17h00**, les deux patrons décident de se rendre au niveau des Roches Douvres où ils arrivent à **17h45**.

Durant toute la nuit, les deux navires pêchent à la ligne sur plusieurs secteurs du plateau en se laissant dériver, moteur stoppé. *LAMER* a deux lignes de 40 mètres à l'eau. Chaque dérive dure de 1h à 1h^{1/4}. Les marins pêchent aux leurres, le patron à la virgule et le matelot à la plume.

Le 5 septembre 2010

Au lever du jour, *LAMER* se trouve à l'Est/Nord-Est du plateau des Roches Douvres, à environ 0,5'. Il dérive cap au Nord.

Vers **09h00**, le patron de *LAMER* décide de se repositionner au départ de la dérive et demande au matelot de remonter sa ligne.

Alors que les deux marins sont affairés à l'avant du navire, le patron se rend sur l'arrière pour trier le poisson. Il s'aperçoit que l'eau de mer passe par les sabords et envahit le pont. Ayant rejoint la passerelle, il ouvre le panneau d'accès à la machine et y descend. Il constate que l'eau a envahi le compartiment de plus d'un mètre.

Devant ce constat, après avoir rejoint la passerelle, il donne l'ordre au matelot de capeler son VFI et de préparer, en vue d'une évacuation, le radeau de sauvetage.

Pendant ce temps, le patron s'assure au niveau du tableau électrique que l'interrupteur de la pompe d'assèchement est bien positionné sur « ON », compte-tenu que celle-ci ne s'est pas mise en route automatiquement.

Se dirigeant ensuite vers la VHF, le patron sent le navire se lever légèrement. Il se précipite sur le combiné pour prévenir les secours sur le canal 16 et donne sa position (49°07'N - 002°47'W). Selon le patron, les cristaux liquides du GPS permettant de lire les dixièmes de minute ne sont plus lisibles, ce qui ne permettra pas de situer ultérieurement l'épave avec précision.

D'un coup, le navire se retourne. Le patron se jette aussitôt à l'eau en criant au matelot, situé sur le toit de la passerelle, d'en faire de même. Ce dernier a néanmoins le temps, avant de sauter à l'eau, de libérer le radeau et de le jeter par-dessus bord sans toutefois le percuter. Seul l'avant du navire émerge de l'eau. Le patron reste à proximité du navire, quant au matelot, tétanisé, il s'agrippe à une batayole.

A **09h29**, *LA PETITE JULIE*, en pêche à un $\frac{1}{2}$ mille de là, reçoit l'appel de détresse de *LAMER*. Il informe aussitôt le CROSS Corsen et se rend sur la zone du naufrage.

A **09h32**, *LA PETITE JULIE* arrive à hauteur de l'épave, récupère le deux marins sains et saufs puis fait route vers Saint-Quay Portieux.

Le chalutier *LAMER* finit par sombrer.

CONSEQUENCES

Le navire *LAMER* a coulé par 60 mètres de fonds.

La position du naufrage donnée par le patron est imprécise. Les différentes positions relevées sont les suivantes :

GPS *LAMER* : 49°07' N-002°47' W

Relevé des débris : 49°08',68 N-002°51',71 W

Position RLS : 49°08',0 N-002°50,7 W

Selon une fiche de renseignement établi par l'ANFr lors de la dernière inspection de l'installation radioélectrique en mars 2009 et une fiche technique d'août 2010, le navire est équipé de deux GPS GP32 FURUNO.

CONCLUSION

Pour le patron, l'entrée d'eau est probablement due à un remplissage du navire par la manche du

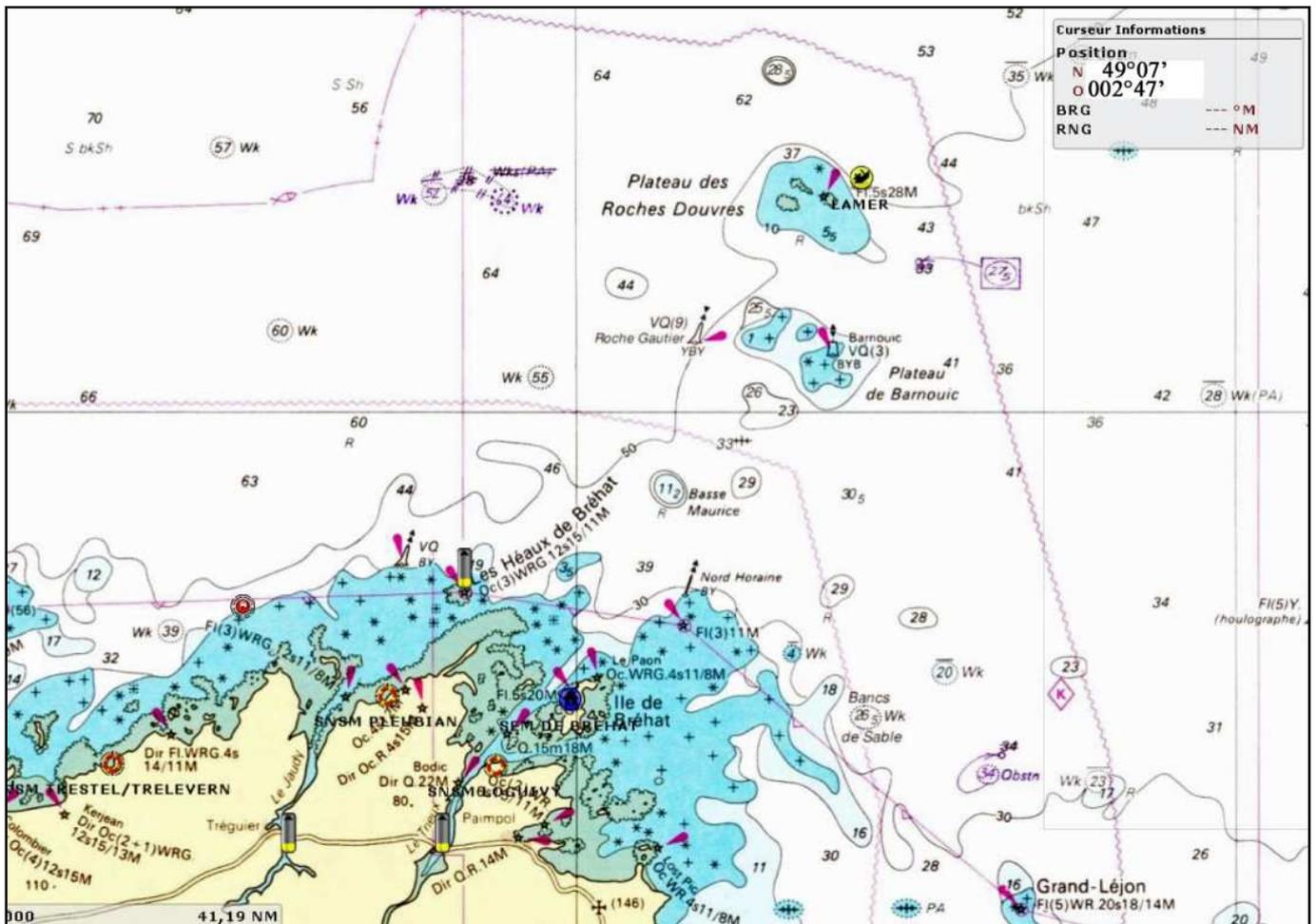
cheval de lavage restée en pendant par-dessus le plat bord. L'eau de mer, par siphon, a d'abord envahi le compartiment machine puis la cale via la cloison non étanche.

Si tel est le cas, le circuit incendie/assèchement ne dispose pas de clapet de non retour et d'une vanne trois voies qui interdit à l'eau de mer de passer de la mer au compartiment machine.

Les enquêteurs admettent difficilement cette hypothèse mais ne disposent pas d'autres éléments permettant d'expliquer le naufrage.

Par ailleurs, il apparaît clairement, que le patron, marin pourtant expérimenté, n'est pas parvenu à percevoir un comportement anormal de son navire.

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



ENSEIGNEMENTS

Il convient :

- 1- de poursuivre la mise en place d'alarme de montée d'eau à bord des navires existants conforme aux dispositions de la division 361 intitulée « dispositifs de détection et d'alarme d'envahissement » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;
- 2- de veiller que le dispositif d'alarme de montée d'eau soit opérationnelle en permanence ;
- 3- de rendre étanche, lorsque cela est techniquement possible à bord des navires existants, le cloisonnement entre le compartiment machine et la cale à poissons. Un détecteur de niveau d'eau doit être installé dans le local machine ainsi que dans tous les locaux étanche sous pont de travail.

ECHOUEMENT DU NAVIRE DE PÊCHE *EDILMA* SURVENU LE 24 SEPTEMBRE 2010, SUR LES ROCHES AU SUD DE LA POINTE DE GÂVRES – ENTREE PORT DE LORIENT

NAVIRE ET EQUIPAGE

Le navire de pêche *EDILMA*, mis en service en mars 1985, est immatriculé à Lorient. L'actuel propriétaire l'a acquis en 2004. C'est un navire de type chalutier en acier. Longueur : 19,50 mètres - Jauge (UMS) : 77,68. La puissance du moteur de propulsion est de 265 kW pour une vitesse de service de 10 nœuds.

Il est en bon état d'entretien. Sa dernière visite de sécurité date du 14 septembre 2009. Le permis de navigation a été prorogé jusqu'au 15 octobre 2010. Le certificat national de franc-bord est en cours de validité.



Photographie : Le Télégramme

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

La décision d'effectif prévoit un équipage de quatre marins en pêche côtière et cinq à la pêche au large. Au jour de l'événement, cinq marins sont embarqués : un patron, un mécanicien et trois matelots.

Tous sont à jour de leur visite médicale annuelle hormis le patron, dont la visite d'aptitude est due au 26 juin 2010.

Le patron est titulaire entre autres du certificat de capacité (décret de 1991) et du certificat de motoriste à la pêche. Son certificat restreint d'opérateur n'est plus valide depuis 2005. A la pêche au large, il totalise 13 mois de patron dérogatoire.

Le matelot de quart au moment des faits est titulaire du CAM pêche, du certificat de matelot de quart à la passerelle et du permis de conduire les moteurs marins. Il est embarqué à bord de l'*EDILMA* depuis le 9 août 2010.

Le mécanicien dispose du permis de conduire les moteurs marins, du certificat de capacité et du CRO.

La marée dure 10 jours. Les matelots et le mécanicien font des quarts d'environ 3 heures durant le transit vers la zone de pêche puis se reposent sauf si des tâches particulières sont à effectuer. En pêche, le patron est en passerelle. Le chalut est relevé toutes les 3 heures ou 3 heures ½. Le tri dure en moyenne 1 heure ½. Une fois le chalut remis à l'eau, l'équipage se repose 1 heure. Dans le cas de travaux de remise en état du train de pêche, la durée du travail peut varier de 10 à 12 heures consécutives pour une heure de repos.

Le matelot de quart au moment de l'événement avait effectué 3 marées entrecoupées de 5 à 6 jours de repos.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Vent Ouest-Nord-Ouest 4 Beaufort, mer 3, visibilité 20 km.

Heures et hauteurs des PM et BM à Port Tudy :

coefficient	date	heure	hauteur
86	24/09/2010	PM 05h48	4,90 m
	24/09/2010	BM 12h09	1,15 m

Heures locales (UTC+2)

Le 23 septembre 2010

A 17h00, l'*EDILMA* rentre au port du Guilvinec après une marée de dix jours dans le Sud-Irlande, pour y faire le plein de gasoil et débarquer la pêche. Le déchargement du poisson débute à 20h00.

Le 24 septembre 2010

A 02h00, le produit de la pêche est débarqué.

A 03h15, l'EDILMA quitte le port du Guilvinec pour Lorient. Le patron prend le premier quart. Le navire est sous pilote automatique. Les deux radars sont en fonction sur l'échelle des 6' pour l'un et 3' pour l'autre. Les alarmes anti-collision des radars ne sont pas actives.

Bien que ce ne soit pas réglementaire, un poste de télévision est installé en timonerie, mais n'est utilisable que par le patron. L'alarme de vigilance de quart à la passerelle est neutralisée.

A 05h30, le patron réveille le matelot pour être relevé. Un marquage, au niveau de la bouée A2 de l'entrée de la passe de l'Ouest, est porté sur la carte électronique. Il indique le point où le matelot doit prévenir le patron pour l'arrivée. Le matelot a pour consigne de suivre la route tracée sur l'ordinateur.

A 07h50, le matelot de quart à la passerelle, peu après avoir aperçu la pointe de Pen Men, s'assoupit. L'EDILMA poursuit sa route, cap à l'Est. Intrigué par la route suivie par un navire qui semble être de pêche (l'AIS du bord de type FURUNO FA 150 ne donne aucune donnée), le navire à passagers ILE DE GROIX, essaye, sans succès, un contact VHF. En l'absence de réponse, l'ILE DE GROIX informe le sémaphore de Beg Melen de la situation.

A 08h00, le sémaphore de Beg Melen, après avoir tenté de contacter par VHF et ASN l'EDILMA qui fait une route dangereuse, informe le CROSS Etel.

L'EDILMA finit par s'échouer sur les roches au Sud de la Pointe de Gâvres.

Le patron, réveillé par le choc, monte aussitôt à la passerelle. Le matelot est quant à lui abasourdi. Alors que le patron met le pas d'hélice et le cran pétrole à zéro, le mécanicien, effectue un contrôle du navire, de la machine et de ses auxiliaires. Aucun blessé et aucune voie d'eau n'est relevée.

Le patron tente, sans succès, de déséchouer le navire en battant en arrière.

A 08h08, Lorient Port confirme l'échouement d'un chalutier.

A 08h16, le patron informe le CROSS Etel de la situation. Celui-ci engage alors les vedettes de sauvetage de la SNSM NOTRE DAME DU CALME

basée à Groix, et CONTRE-AMIRAL NOËL de Locmiquelic .

A 08h54, la vedette NOTRE DAME DU CALME signale que l'EDILMA ne pourra être déséchoué qu'à la prochaine marée montante. Dans l'attente, l'équipage reste à bord.

A 15h40, des remorques sont passées entre l'EDILMA et les vedettes MOR BRAZ et AVEL VOR.

A 16h20, avec l'aide de deux vedettes de servitude, l'EDILMA est déséchoué. Il sera mis au sec à 17h09.



Données VTS capitainerie port de Lorient

CONSEQUENCES

L'EDILMA a subi des dégâts limités à l'hélice. Aucune déformation de la coque n'est relevée. Un des sondeurs est hors service.

CONCLUSION

A bord de l'EDILMA, le rythme de travail est soutenu. En effet, l'équipage effectue, bien que le navire soit armé en pêche côtière, des marées de 10 jours.

Le débarquement du poisson a lieu de nuit de 20 heures à 02 heures du matin.

La fatigue du matelot, marin expérimenté, est la cause principale de l'échouement.

L'échouement aurait cependant pu être évité si le patron n'avait pas désactivé les alarmes de passerelle (anti-collision et homme mort).

Enfin, le fait que l'AIS ait été stoppé n'a pas permis d'appeler nommément l'EDILMA.

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

ENSEIGNEMENTS

Cet échouement résulte :

- 1 - d'une durée excessive de travail de jour et de nuit, sans repos depuis plus de 10 jours, ce qui ne permet pas de conserver la vigilance nécessaire lors de la conduite du navire. La durée minimale des repos à bord des navires de pêche ne doit pas être inférieure à 10 heures par périodes de 24 heures (décret n°2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer) ;
- 2 - de la suppression et plus généralement de la non utilisation de tous les moyens mis à la disposition de l'homme de quart pour prévenir un accident (système anti-collision des radars) ;
- 3 - de la neutralisation du système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle ;

Il convient de noter par ailleurs que l' AIS de l' *EDILMA* n'émet pas (l' AIS doit être maintenu en permanence en fonction lorsque le navire est en mer) ;



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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr

