



Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE ENTRE LE FILEYEUR *L'OCÉANIDE*
ET LE LIGNEUR *MUSTANG II*
LE 20 JUIN 2013 EN BAIE D'AUDIERNE**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : novembre 2013

ABORDAGE ENTRE LE FILEYEUR *L'OCEANIDE* ET LE LIGNEUR *MUSTANG II* LE JEUDI 20 JUIN 2013 EN BAIE D'AUDIERNE

LE NAVIRE *L'OCEANIDE*



L'OCEANIDE

Caractéristiques principales du navire :

Immatriculation : AD 741312,
Type : fileyeur,
Construction : 1989, en polyester,
Longueur hors-tout : 11,90 mètres,
Largeur : 3,4 mètres,
Jauge : 7,29 UMS,
Puissance de propulsion : 236 kW.

Pratique la pêche au filet et sort pour la journée.
Vente de la pêche habituellement à la criée de Poulgoazec (Plouhinec).

L'OCEANIDE est un navire bien entretenu, sa dernière visite de sécurité date du 12 mars 2013. Elle est valide, pour une navigation en 3^{ème} catégorie, jusqu'au 15 janvier 2014.

L'ÉQUIPAGE DE *L'OCEANIDE*

Ce navire est armé, conformément à la décision d'effectif du 09 mars 2005, par deux membres d'équipage dont un patron et un mécanicien motoriste. Tous deux sont à jour de leur visite médicale d'aptitude. Le patron, armateur dérogataire, est titulaire du CAM pêche, le mécanicien du permis de conduire les moteurs marins.

LE NAVIRE *MUSTANG II*



Le MUSTANG II sur cale port de Saint Guénolé

Caractéristiques principales du navire :

Immatriculation : GV 898501,
Type : ligneur, palangrier,
Construction : 2010, aluminium,
Longueur hors-tout : 9,98 mètres,
Largeur : 3,74 mètres,
Jauge : 7,30 UMS,
Puissance de propulsion : 321 kW.

Pratique la pêche à la ligne ou à la palangre et sort pour la journée. Vente de la pêche habituellement à la criée de Saint-Guénolé (Penmarc'h).

Le MUSTANG II est un navire bien entretenu, sa dernière visite de sécurité date du 13 juillet 2012. Elle est valide, pour une navigation en 3^{ème} catégorie, jusqu'au 13 juillet 2013.

L'ÉQUIPAGE DU *MUSTANG II*

Ce navire est armé, conformément à la décision d'effectif du 25 janvier 2011 par un patron mécanicien qui est à jour de sa visite médicale d'aptitude. Ce patron est titulaire du patron de pêche et du permis de conduire les moteurs marins.

LES FAITS

Météo (Sémaphore de la Pointe du Raz) :

Vent 280° force 4 / mer agitée / visibilité 2 milles réduite à 0,5 mille sous bancs de brouillard.

Heures locales (UTC+2)

Vers 02h00, le jeudi 20 juin 2013, le fileyeur *L'OCEANIDE* sort du port d'Audierne pour aller relever ses filets, la visibilité est réduite, entre 0,5 et 1 mille, à cause des nappes de brouillard.

À 12h30, le patron de *L'OCEANIDE*, après avoir terminé sa pêche, décide de faire route vers le port d'Audierne, cap au nord-est. Il accélère pour atteindre une vitesse d'environ 12 nœuds. Cette accélération engendre une surpression dans la manche à eau alimentant le vivier et fait chuter sur le pont cette manche qui arrose la passerelle. Le matelot est occupé à l'arrière du navire à éviscérer le poisson et à ranger le matériel. Le patron, avant de descendre sur le pont remettre en bon ordre la manche à eau, voit à environ 0,5 mille sur son tribord le ligneur *MUSTANG II* qui avance à 1 nœud, cap à l'Ouest, en préparation du filage de la palangre.

Le patron de *L'OCEANIDE* donne un angle bâbord de 30° à 40° à son pilote automatique, et l'enclenche, afin de passer devant le ligneur, puis il descend sur le pont ranger la manche à eau.

Vers 12h40, les deux navires entrent en collision à 8 milles dans le 126° de la Pointe du Raz.

Les patrons des deux navires stoppent et évaluent respectivement leurs avaries qui leur semblent sans conséquence pour leur flottabilité et manœuvrabilité respective.

Le patron de *L'OCEANIDE* constate que l'avant bâbord de son navire est ouvert et qu'il y a un trou de part et d'autre de la cloison séparant le peak avant du poste de couchage.

Le ligneur reprend son activité de pêche et le fileyeur sa route pour rentrer sur Audierne.

À bord du fileyeur, lorsqu'il remet en route, la vague d'étrave fait rentrer l'eau dans la brèche située au-dessus de la ligne de flottaison et le peak avant se remplit. Le navire pique du nez et le compartiment couchage commence à se remplir.

Le boîtier électronique de régulation du moteur situé dans ce poste est noyé et le moteur se met en sécurité à 1000 t/mn.

À 13h01, le patron de *L'OCEANIDE* rend compte de la situation au CROSS Corsen et demande assistance.

À 13h04, un Falcon 50 de la Marine nationale en vol se dirige sur la zone.

À 13h06, le CROSS Corsen fait appareiller la SNS 068 *AMIRAL AMANN* d'Audierne et diffuse un MAYDAY RELAY.

À 13h10, le navire de pêche *IROISE* se dérouté. Le Falcon 50 sur zone rend compte de la situation.

À 13h46, la SNS 068 est sur zone.

À 13h59, la SNS 068 signale avoir mis à bord de *L'OCEANIDE* deux pompes d'assèchement qui permettent d'étaler la voie d'eau.

À 15h00, *L'OCEANIDE* est à quai à Poulgoazec et le navire est gruté sur le terre-plein.

CONSÉQUENCES

Sur le fileyeur *L'OCEANIDE* à l'avant bâbord :

- enfoncement et déchirure au niveau de l'étrave,
- enfoncement de la cloison séparant le peak avant du poste couchettes et présence d'une brèche sur cette cloison.



L'OCEANIDE vue avant bâbord

Les réparations de *L'OCEANIDE* dureront une semaine.

Sur le ligneur *MUSTANG II*:

Dégâts mineurs : avant bâbord légèrement enfoncé, réparations prévues au prochain arrêt technique début 2014 et avarie aux flaps avec réparations immédiates.



Le MUSTANG II vue avant bâbord

Le patron a par ailleurs été déséquilibré et a chuté sur le pont lors de l'abordage avec pour conséquences des douleurs dorsales (arrêt initial de travail de 2 mois).

OBSERVATIONS - CONCLUSIONS

Avant de descendre sur le pont et quitter la passerelle, le patron de *L'OCEANIDE* a donné un angle de barre de 30° à 40° à son pilote automatique. Ce pilote a été vraisemblablement mal enclenché, la société qui assure sa maintenance ayant attesté après vérification post-abordage, que celui-ci fonctionnait correctement.

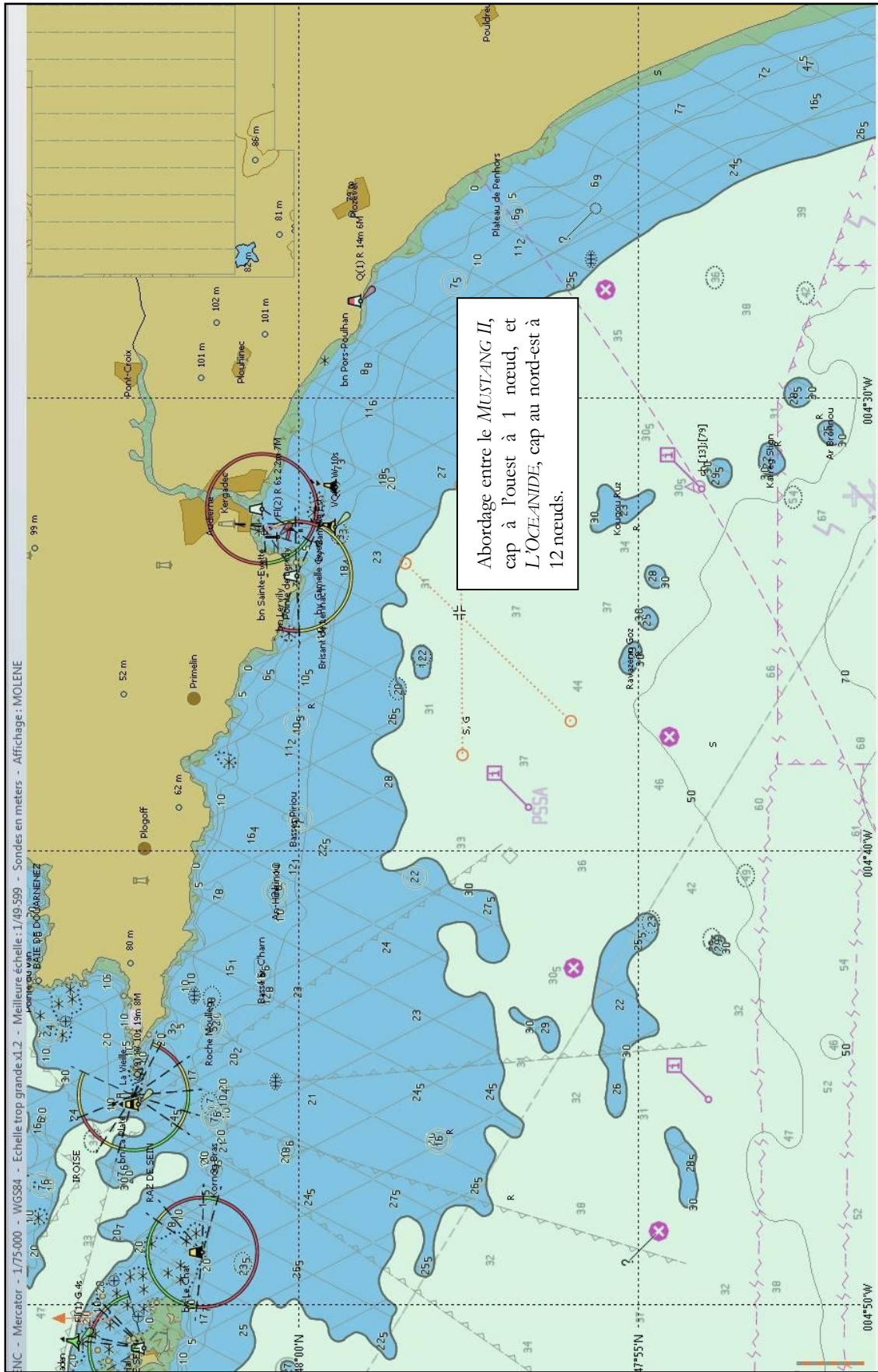
Le patron du *MUSTANG II*, seul à bord, se préparait à filer sa palangre et se trouvait à l'arrière de son navire.

Ces deux patrons se connaissent bien car les deux navires pêchent souvent dans le même secteur. Le patron du *MUSTANG II* a vu *L'OCEANIDE* qui arrivait sur son bâbord. Il n'a pas manœuvré car il était persuadé que le patron de *L'OCEANIDE* était à la barre de son navire et qu'il allait changer de cap. Le patron du *MUSTANG II* ne pouvait pas manœuvrer aisément car il avait débuté le mouillage de sa palangre.

Lors de la construction de *L'OCEANIDE* - situation différente actuellement (cf. Article 227-1.04 de la division 227 pour les navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres), la présence d'une cloison étanche à un mètre de l'étrave n'était pas exigée. Cet événement de mer montre la pertinence d'une cloison dite « d'abordage », même sur les petites unités.

ENSEIGNEMENTS

1. **2013-E-074** : Le non-respect de la règle 5 COLREG (permanence de la veille) a conduit à cet abordage.
2. **2013-E-75** : Le navire privilégié en pêche n'est pas dispensé de manœuvrer pour éviter une collision (règle 17-d COLREG).





Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

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



FRANCE
2009092411