



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

RAPPORT CIAIM-31/2022

Abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le bateau de plaisance POUPOUN, à 13 milles de Blanes (Gérone), le 15 juillet 2021, entraînant le naufrage du bateau de plaisance.

AVERTISSEMENT

Le présent rapport a été rédigé par la Commission permanente d'enquête sur les accidents et incidents maritimes (CIAIM), régie par l'article 265 du texte refondu de la loi sur les ports de l'État et la marine marchande approuvé par le décret législatif royal 2/2011, du 5 septembre, et par le décret royal 800/2011, du 10 juin.

L'objectif de la CIAIM en matière d'enquête sur les accidents et incidents maritimes est de tirer des conclusions et des enseignements afin de réduire le risque d'accidents maritimes futurs, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité maritime et à la prévention de la pollution causée par les navires. À cette fin, la CIAIM effectue dans chaque cas une enquête technique au cours de laquelle elle tente d'établir les causes et les circonstances qui, directement ou indirectement, ont pu influencer sur l'accident ou l'incident et, le cas échéant, formule les recommandations de sécurité pertinentes.

La rédaction du présent rapport technique ne préjuge en rien de la décision qui pourrait être prise par les tribunaux, ni ne cherche à évaluer les responsabilités ou à déterminer la culpabilité.

Abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le bateau de plaisance POUPOUN, à 13 milles de Blanes (Gérone), le 15 juillet 2021, entraînant le naufrage du bateau de plaisance.



Figura 1. Navire de pêche¹ BLANDA TERCERO



Figura 2. Voilier POUPOUN



Figura 3. Lieu de l'accident.

1. RÉSUMÉ

Le 14 juillet 2021, vers 11 h, le voilier POUPOUN, avec deux membres d'équipage à bord, quitte Ciutadella à Minorque en direction du port de Sant Felu de Guixols (Gérone).

Le 15 juillet à 5 h 45, le navire de pêche BLANDA TERCERO quitte le port de Blanes (Gérone) avec 4 membres d'équipage à bord en direction de son lieu de pêche habituel.

À 7 h 03, un abordage a lieu entre les deux navires à environ 13 milles à l'EST de Blanes. Le voilier a rapidement coulé et ses deux membres d'équipage ont été secourus par l'équipage du bateau de pêche et ramenés au port en parfaite santé.

1.1. Enquête

La CIAIM a été informée de l'événement le 15 juillet 2021. Le jour même, l'événement a été provisoirement classé comme « accident très grave » et il a été convenu d'ouvrir une enquête. La séance plénière de la CIAIM a ratifié la classification de l'événement et l'ouverture de l'enquête de sécurité. Le présent rapport a été examiné par la séance plénière de la CIAIM lors de sa réunion du 17 novembre 2022 et, après son approbation ultérieure, a été publié dans mars 2023.

¹ Navire de pêche

Abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le bateau de plaisance POUPOUN, à 13 milles de Blanes (Gérone), le 15 juillet 2021, entraînant le naufrage du bateau de plaisance.

2. DONNÉES OBJECTIVES

DONNÉES DU NAVIRE / BATEAU		
Nom	BLANDA TERCERO	POUPOUN
Pavillon / registre	Espagne/Blanes	France/Port Vendres
Identification	Immatriculation 3 ^e -BA-2-3968 MMSI : 224095390 Indicatif d'appel : EA9527	Immatriculation : B55500 Indicatif d'appel : FAH6779
Type	Navire de pêche au chalut de fond en Méditerranée (Littoral)	Voilier monocoque. Modèle BAVARIA 37'
Principales caractéristiques	Longueur totale : 26,65 m Longueur (L) : 22,94 Largeur hors tout : 6,13 m Jauge brute : 81,40 GT/68,68 TRB Matériau de la coque : P.R.F.V Propulsion : Moteur GUASCOR FC240TASP de 250 kW	Longueur : 11,1 m Largeur hors tout. 3,68 m Catégorie de conception (CE) : A Surface vélique : 57 m ² Matériau de la coque : P.R.F.V. Propulsion : Voile. Moteur VOLVO de 21 kW
Propriété et gestion	MIRELID 2011, S.L	Deux particuliers
Société de classification	Non classé	Non classée
Détails de la construction	Construit en 1989 par Astilleros LEHIMO S.A (Castellón)	Bavaria Yachtbau à Giebelstadt (Allemagne), en 2001
Dispositions minimales de sécurité	4 membres d'équipage	-
DÉTAILS DU VOYAGE		
Ports de départ / arrivée	Départ de Blanes (Gérone) et arrivée prévue dans le même port	Départ de Ciutadella de Minorque (îles Baléares) et arrivée prévue à Port-Vendres (France)
Informations relatives à la cargaison	Engins de pêche et carburant	Carburant
Disposition	Quatre membres d'équipage : 1 capitaine et 3 marins	2
Documentation	Aucune défaillance détectée	Aucune défaillance détectée
INFORMATIONS RELATIVES À L'ÉVÉNEMENT		
Type d'événement	Abordage	
Date et heure	15 juillet 2021, 7 h 03 heure locale	
Localisation	41° 35,85'N, 003° 03,37'E	
Opérations du navire	En cours de navigation vers le lieu de pêche	En cours de navigation
Lieu à bord	Amure tribord	Amure bâbord
Dommages causés au navire	Dommages à la main courante de l'amure tribord	Naufrage
Morts / disparus / blessés à bord	Non	Non
Pollution	Celle liée au naufrage du voilier. Non détectée	
Autres dommages externes du navire	Non	
Autres dommages corporels	Non	
CONDITIONS MARITIMES ET MÉTÉOROLOGIQUES		
Vent	Vent de N et NW (320° à 350°) de Force 3 (15 à 20 km/h) avec des rafales de 25 à 30 km/h, selon les estimations de l'Agence météorologique de l'État.	
État de la mer	Mer du vent : houle faible, avec des hauteurs de vagues significatives de l'ordre de 0,4 m. Houle d'Est (100° à 110°) avec des vagues de 0,3 m.	
Visibilité	Bonne, de 10 km ou plus	
INTERVENTION DES AUTORITÉS SUR LE TERRAIN ET RÉACTION DES SERVICES D'URGENCE		
Organismes intervenants	SASEMAR, Garde Civile de Blanes, Système d'urgences médicales (SEM)	
Moyens utilisés	Ambulance	
Rapidité de l'intervention	Immédiate	
Mesures adoptées	Mobilisation d'une ambulance	
Résultats obtenus	Sauvetage des membres d'équipage du voilier	

Abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le bateau de plaisance POUPOUN, à 13 milles de Blanes (Gérone), le 15 juillet 2021, entraînant le naufrage du bateau de plaisance.

3. DESCRIPTION DÉTAILLÉE

Le récit des événements a été effectué sur la base des données, des déclarations et des rapports disponibles. Les heures indiquées sont locales.

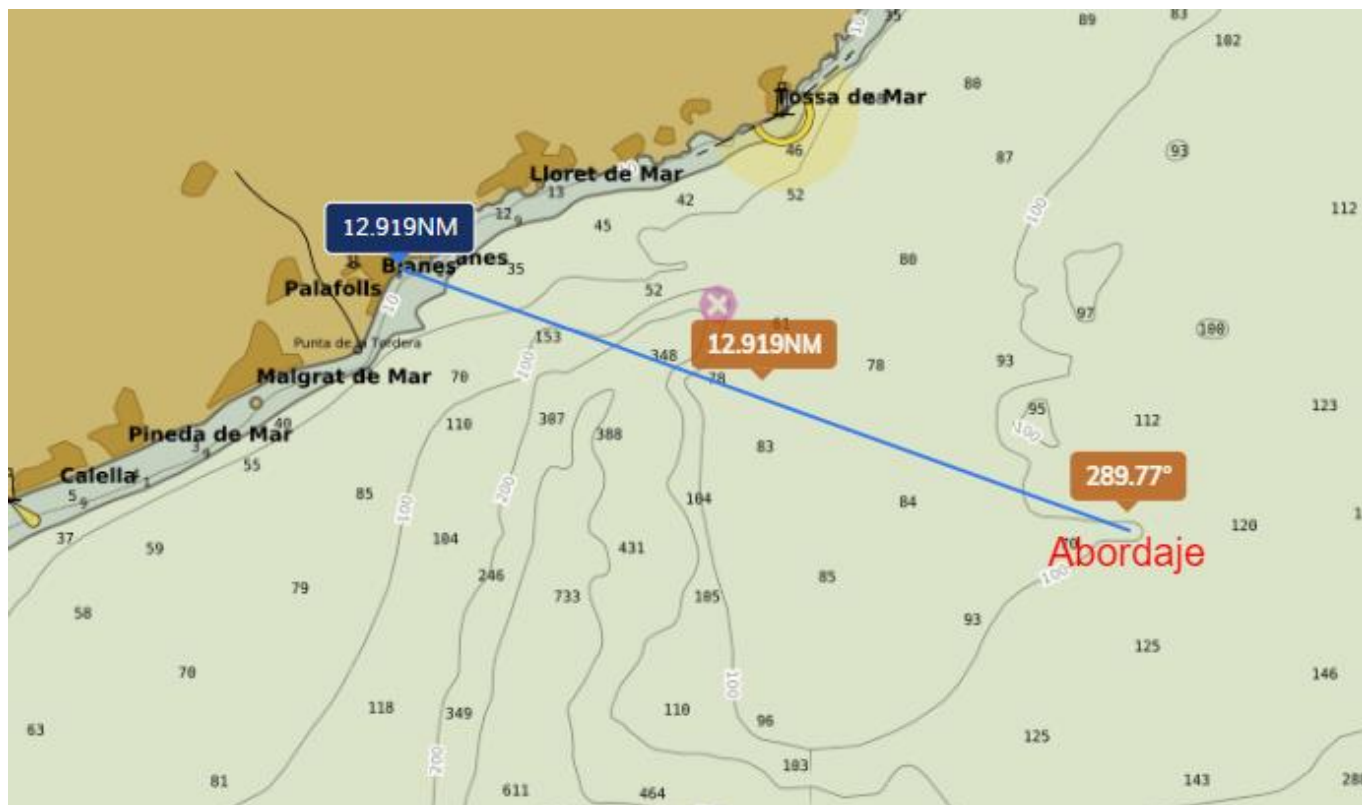


Figura 4. Position de l'abordage (image : élaboration sur la carte de l'institut hydrographique de la Marine)

Le 14 juillet 2021, vers 11 heures, le voilier de plaisance POUPOUN, piloté par un capitaine et son épouse, âgés respectivement de 73 et 63 ans, a quitté Ciutadella de Minorque, en direction de San Feliu de Guixols (Gérone), en naviguant au moteur. Au moment de quitter le port, le vent soufflait du nord-est, force Beaufort 1-2. Après avoir laissé l'île derrière lui, il a mis le cap sur 350°.

Le 15 juillet à 05 h 45, le navire de pêche BLANDA TERCERO a quitté le port de Blanes, avec 4 membres d'équipage à bord, à une vitesse d'environ 10 nœuds, en direction de son lieu de pêche habituel, situé à environ 2 heures de navigation.

À 6 h 00, le 15, le voilier POUPOUN a arrêté le moteur et a commencé la navigation à voile. À 6 h 40, un membre de l'équipage est descendu dans la cabine pour préparer un café ; quelques minutes plus tard, le capitaine est également descendu, puis tous deux sont revenus sur le pont dix minutes plus tard. À 6 h 30, le navire est légèrement tombé sur bâbord, cap au 340°.

Abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le bateau de plaisance POUPOUN, à 13 milles de Blanes (Gérone), le 15 juillet 2021, entraînant le naufrage du bateau de plaisance.

À 7 heures, le voilier naviguait tribord amure, recevant le vent du N-NE, à une vitesse d'environ 5 nœuds, avec ses deux membres d'équipage sur le pont. À ce moment-là, le navire de pêche suivait un cap de 110° à une vitesse de 10,5 nœuds. Le capitaine se trouvait sur la passerelle, l'un des marins dans la salle des machines et les deux autres se reposaient.



Figura 5. Dommages causés au navire de pêche BLANDA TERCERO

À 7 h 03, l'abordage a eu lieu lorsque l'amure tribord du navire de pêche a heurté l'amure bâbord du voilier. L'impact a provoqué une importante voie d'eau sur le voilier, dont le mât s'est brisé et est tombé sur le pont du navire de pêche, et a cabossé sa main courante. (Figura 5).

Lorsqu'il s'est rendu compte de l'abordage, le capitaine du navire de pêche a arrêté le moteur principal et l'équipage du navire est monté sur le pont pour voir ce qui se passait. Constatant que la flottabilité du voilier était critique, ils ont lancé deux bouées de sauvetage aux membres de l'équipage et ont déployé l'échelle pour faciliter leur accès au navire de pêche.

Le voilier a coulé rapidement à une profondeur de 110 à 120 m ; le capitaine n'a eu le temps que de récupérer un sac qui se trouvait sur le pont.

À 07 h 26, le CCS² Barcelona, sur le canal 16 de la VHF, a entendu le navire de pêche BLANDA TERCERO signaler l'abordage. Ils ont indiqué que le voilier avait coulé à la latitude 41° 35.85' N et à la longitude 3° 3.37' E, et qu'ils se dirigeaient vers le port de Blanes avec les deux membres d'équipage du voilier à bord.

Une ambulance a été immédiatement mobilisée pour les attendre à leur arrivée au port.

À 08 h 33, le navire de pêche a accosté dans le port de Blanes.

Les deux naufragés ont débarqué du navire de pêche et ont subi un examen médical, puis ils ont été autorisés à partir sans transfert à l'hôpital car ils étaient en parfaite santé.

4. ANALYSE

L'abordage a eu lieu vers 07 h 03, les conditions météorologiques et maritimes étaient bonnes au moment de l'accident, sans problème de visibilité.

Le navire de pêche naviguait à l'aide du pilote automatique à une vitesse d'environ 10,5 nœuds, comme on peut le voir sur le Tabla 1, qui montre certains paramètres enregistrés par le SIA³ du navire de pêche.

Tabla 1. Paramètres fournis par le SIA du navire de pêche BLANDA TERCERO.

HEURE	SOG ⁴ (kn)	COG ⁵ (°)
07:02:25	10,7	111
07:02:35	10,7	111
07:02 : 44	10,6	111
07:03:15	11,1	104
07:03:36	10,5	103
07:03:44	5,4	125
07:04:02	3,7	114
07:04:05	3,6	122
07:04:42	1,1	210
07:05:02	0,8	105

² Centre de coordination et de sauvetage

³ Système d'identification automatique. *Automatic Identification System*

⁴ Vitesse sur le fond, *Speed Over Ground*

⁵ Route sur le fond, *Course Over Ground*

Abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le bateau de plaisance POUPOUN, à 13 milles de Blanes (Géronne), le 15 juillet 2021, entraînant le naufrage du bateau de plaisance.

Jusqu'au moment de l'abordage à 07:03:36 heures, aucune variation substantielle du cap ni de la vitesse du navire de pêche n'est détectée. À ce moment, la vitesse a soudainement baissé à 3,6 nœuds en moins de 30 s.

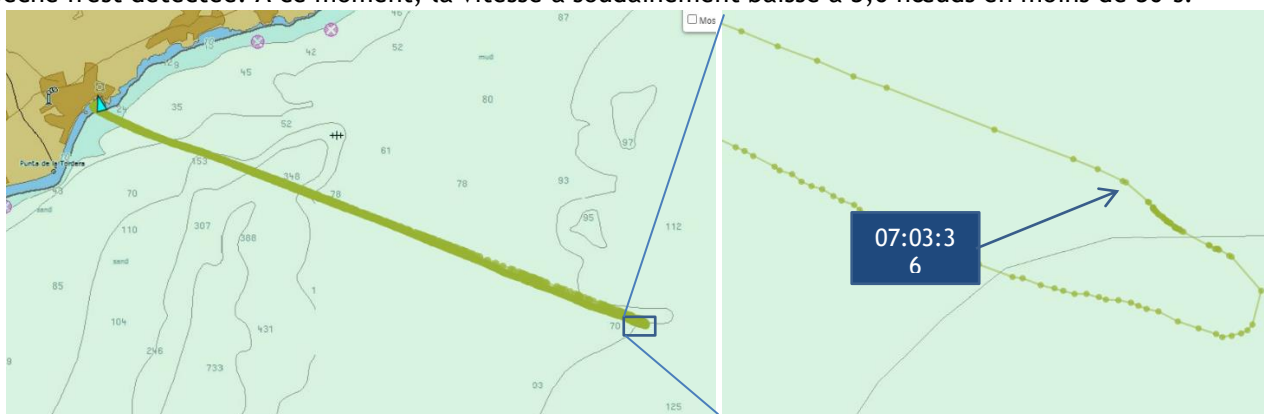


Figura 6. Cap du navire de pêche BLANDA TERCERO



Figura 7. Cap approximatif du voilier POUPOUN

navire de pêche. Les écrans du SIA et du radar du navire de pêche sont situés sur le côté bâbord de la passerelle (voir Figura 8). Bien que le capitaine ait déclaré qu'il assurait une veille visuelle, il n'a pas remarqué que le voilier approchait par le côté opposé des écrans. La visibilité depuis la passerelle du navire de pêche du côté d'approche du voilier était bonne, voir Figura 9 et Figura 10.

Les équipements d'aide à la navigation sont situés sur le côté bâbord, ce qui empêche la visibilité sur ce côté, bien que dans ce cas, cela n'ait pas d'impact sur l'accident. (Voir Figura 8)

Bien qu'il n'y ait pas de données vérifiées sur la route et la vitesse du voilier, le port de départ (Ciudadela de Minorque) et le point d'abordage tracent une route (Figura 7) qui coïncide avec le cap que le voilier aurait suivi pour atteindre le port de San Feliu de Guixols. Le voilier aurait suivi un cap d'environ 340° -350°, ce qui coïncide avec les déclarations de ses membres de l'équipage.

Cela permet de conclure qu'il y a eu une situation de croisement entre les deux navires, le navire de pêche ayant le voilier sur son côté tribord. Cette situation de croisement est cohérente avec les dommages subis par le navire de pêche sur l'amure tribord.

Il serait difficile de supposer que la route du voilier correspond à une navigation à la voile et que le voilier est tribord amures, car le vent estimé (de 330-350, selon les estimations de l'AEMET) devait souffler pratiquement sur la proue. Cependant, les capitaines des deux navires s'accordent à dire que le voilier naviguait à la voile ou, du moins, qu'il avait ses voiles hissées. Il est donc possible que, localement, la direction du vent (N-NE selon le capitaine du voilier) à ce moment-là ait été quelque peu différent des prévisions (N-NW selon l'AEMET), et qu'il soufflait sur l'amure tribord du voilier, comme l'a déclaré son capitaine.

4.1. Manque de vigilance

Le capitaine du navire de pêche a déclaré que le voilier POUPOUN n'apparaissait pas sur l'écran de son SIA (le voilier ne disposait pas d'un tel système d'identification et n'était pas obligé d'en avoir un) et qu'il n'a pas détecté le voilier sur l'écran radar. Le voilier n'avait pas de réflecteur radar, ce qui aurait rendu difficile sa détection par le radar du

Abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le bateau de plaisance POUPOUN, à 13 milles de Blanes (Gérone), le 15 juillet 2021, entraînant le naufrage du bateau de plaisance.

Les membres de l'équipage du voilier n'ont pas remarqué la présence du navire de pêche avant l'abordage, comme ils l'ont déclaré, car la voile les empêchait d'avoir une bonne vue de la proue. Ces déclarations contredisent celles du capitaine du navire de pêche, qui affirme que les membres de l'équipage du voilier n'étaient pas sur le pont au moment de l'abordage et qu'ils sont sortis de la cabine lorsqu'ils se sont rendu compte de l'accident. L'équipage du voilier n'a pas non plus entendu le bruit du moteur du navire de pêche qui, dans des conditions favorables, et s'il naviguait à la voile depuis le cockpit du voilier, aurait dû être entendu suffisamment à l'avance, même si l'on considère que la direction du vent ne favorisait pas la propagation du bruit du navire de pêche vers le voilier.



Figura 8. Côté bâbord

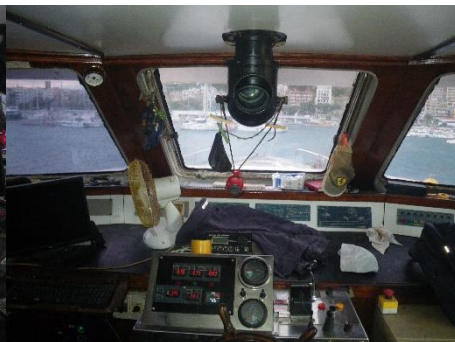


Figura 9. Zone centrale

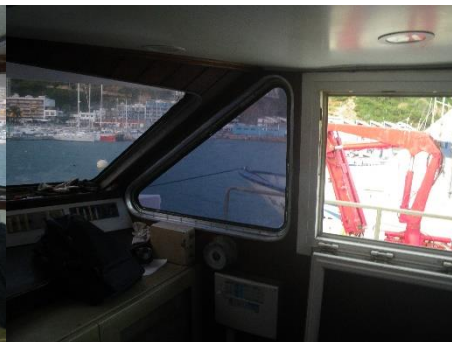


Figura 10. Côté tribord

4.2. Périodes de repos

Le voilier POUPOUN a quitté Ciutadella de Minorque le 14 juillet au matin. L'accident s'est produit le 15 juillet à 7 h 03, soit après plus de 20 heures de navigation. Pendant ce laps de temps, le capitaine s'est reposé 2 heures au total, réparties en 2 intervalles d'une heure chacun, tandis que sa femme ne s'est reposée qu'une heure. Le reste du temps, ils avaient été de quart et ne s'étaient donc pas suffisamment reposés lorsque l'abordage a eu lieu.

Le capitaine du navire de pêche n'était en mer que depuis une heure et 15 minutes, de sorte que dans son cas la fatigue doit être exclue.

4.3. Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (1972) (RIPA).

Les deux navires n'ont pas respecté la **règle 5 Veille** du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en ne maintenant pas une veille visuelle et auditive efficace à tout moment, comme il ressort des déclarations des membres de l'équipage, qui ont tous affirmé qu'ils n'ont pas remarqué la présence d'un autre navire sur une trajectoire d'abordage jusqu'à ce que l'abordage se produise.

Le navire de pêche BLANDA TERCERO n'a pas respecté la **règle 15 Navires dont les routes se croisent**, car il avait le voilier sur son côté tribord et aurait donc dû se tenir à l'écart de sa route. Il est possible qu'il ait également enfreint la **règle 18 Responsabilités réciproques des navires** du règlement susmentionné, car sa manœuvre n'était pas restreinte et le voilier POUPOUN naviguait vraisemblablement à la voile à ce moment-là.

D'autre part, bien que le voilier POUPOUN aurait dû maintenir son cap, constatant que le navire de pêche n'agissait pas pour éviter l'abordage, il aurait dû agir avec sa propre manœuvre pour l'éviter, comme le prévoit la **règle 17 Manœuvre du navire privilégié** du RIPA.

Abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le bateau de plaisance POUPOUN, à 13 milles de Blanes (Gérone), le 15 juillet 2021, entraînant le naufrage du bateau de plaisance.

5. CONCLUSIONS

L'abordage entre le navire de pêche BLANDA TERCERO et le voilier POUPOUN s'est produit parce qu'au moment de l'accident, le capitaine du navire de pêche, qui était tenu de céder le passage, n'effectuait pas une veille de navigation efficace. L'accident a également été favorisé par le fait que le voilier, bien qu'ayant la priorité, n'a pas non plus agi pour éviter l'abordage parce qu'il n'effectuait pas une veille de navigation efficace, comme il était également tenu de le faire. Nous énumérons ci-dessous quelques facteurs contributifs :

- L'équipage du voilier se trouvait en mer depuis plus de 20 heures et ne s'était pas suffisamment reposé.
- Le capitaine du navire de pêche était attentif aux informations provenant des dispositifs d'aide à la navigation, au lieu d'effectuer une veille visuelle, ce qui aurait été plus approprié compte tenu des conditions météorologiques et maritimes au moment de l'accident.
- Le voilier n'avait pas d'AIS ni de réflecteur radar.

6. RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Aucune recommandation de sécurité n'a été formulée.

7. LEÇONS DE SÉCURITÉ

Aux capitaines des deux navires :

1. Être conscient de l'importance d'une veille efficace en mer, en conformité à tout moment avec le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972 (RIPA).

Pour les capitaines de bateaux de plaisance pratiquant la navigation en eaux profondes :

2. Installer des réflecteurs radars.

En 2014, la CIAIM a publié plusieurs recommandations de sécurité basées sur les résultats généraux des enquêtes sur les abordages menées jusqu'alors. Ces recommandations sont toujours nécessaires pour éviter ce type d'accidents, c'est pourquoi il est recommandé de les diffuser largement. Elles sont disponibles sur le lien suivant :

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/A716DCAA-C5F2-4A40-9700-181042B3213A/125410/012014_RIPA_accesible.pdf