



Rapport d'enquête de sécurité maritime

ECHOUEMENT DU NAVIRE « NOA »»

**LE 17 AVRIL 2018 SUR LA PLAGE D'AMBATOFISAKA, A 5 Kilomètres AU NORD
D'ANTALAHA**

(District d'Antalaha, Province d'Antsiranana, Madagascar)

Bureau d'Inspection et d'Enquête de Sécurité

Rapport d'enquête de sécurité maritime

ECHOUEMENT

du navire

NOA"

LE 17 AVRIL 2018

**Sur la plage d'Ambatofisaka, à 5 Kilomètres au
Nord d'Antalaha**

(District d'Antalaha, Province d'Antsiranana, Madagascar)

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément au «Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255(84), publié par Décret n° 2017-919 du 06 Mars 2018.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BIES* sur les circonstances et les causes de l'événement analysé et propose des recommandations de sécurité.

L'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

La version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle est proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

PLAN DU RAPPORT

1	RÉSUMÉ	Page 6
2	INFORMATIONS FACTUELLES	
2.0	Contexte	Page 6
2.1	Le navire	Page 7
2.2	L'équipage	Page 8
2.3	L'accident	Page 8
2.4	L'Intervention SAR	Page 8
3	EXPOSÉ	Page 9
4	ANALYSE	Page 11
5	CONCLUSION	Page 12
6	RECOMMANDATIONS	Page 12
	ANNEXE	
	Liste des abréviations	Page 14

1 RESUME

Heures locales (TU+ 3)

Le Mardi 17 Avril 2018 :

Appareillage du navire « NOA'' » du port d'Antalaha (Madagascar) à destination du port de Toamasina (Madagascar).

Le compresseur d'air du bord est en panne.

Vers 07H46 : balancement du Moteur Principal, en introduisant directement de l'air (à l'aide d'une bouteille d'oxygène) dans la bouteille d'air de lancement.

Vers 11H16, à la position 14°50,3 S 050°18,0E (à 3,5 Milles Nautiques dans le NNE d'Antalaha), le navire « NOA'' » a une défaillance sur son système d'embrayage. Le navire n'est plus manœuvrable. Le Capitaine mouille l'ancre tandis que le mécanicien tente de réparer la panne.

L'ancre du navire « NOA'' » chasse, et la panne n'est pas toujours réparée.

Le navire continue sa dérive et vers 14H47, il s'échoue sur la plage d'Ambatofisaka, aux environs 05 Kilomètres au Nord de la ville d'Antalaha.

Vers 16H21 : le seul passager à bord et les neufs (09) membres d'équipage ont été débarqués sains et saufs à terre.

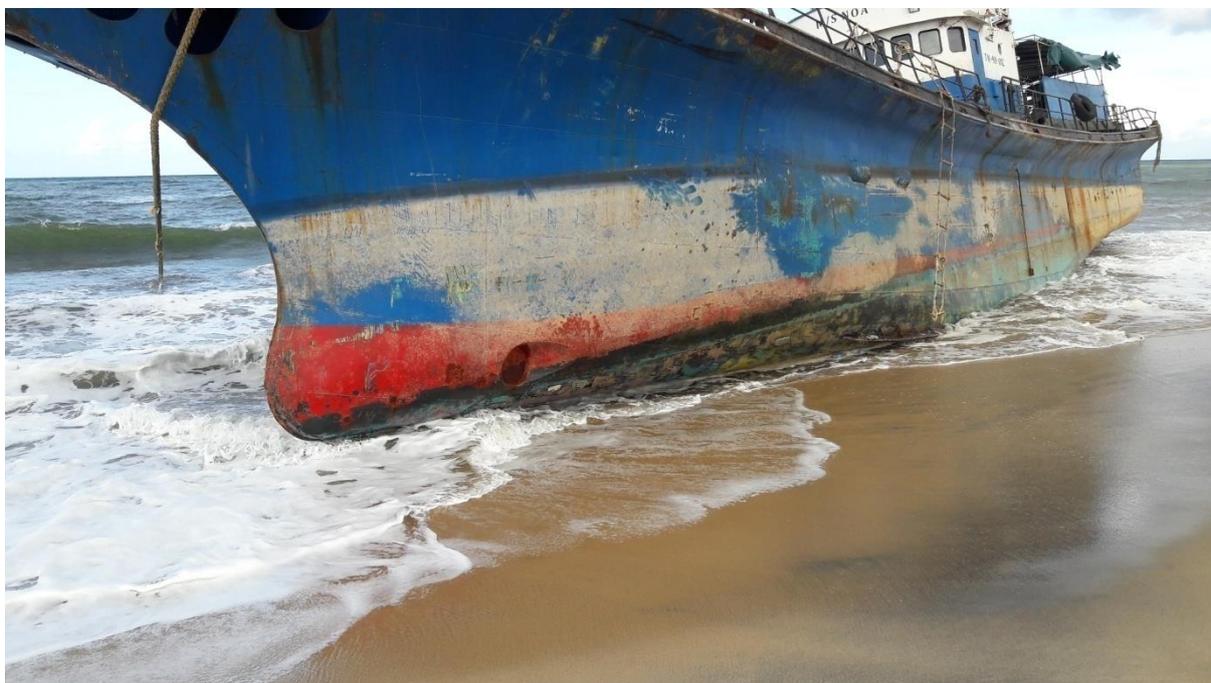
2 INFORMATIONS FACTUELLES

2.0 Contexte

Monsieur MORAMAHAZO Aurélien, sis à Maroantsetra, B .P. 512, Madagascar, est le propriétaire du navire « NOA'' ».

2.1 Le navire

Le navire a été construit au Japon en 1978, rénové à Toamasina en 2010.



Principales caractéristiques du navire :

- . Immatriculation : TM 98 019 ;
- . Type du navire : cargo ;
- . Type de la coque : acier ;
- . Longueur hors tout : 33,7 m ;
- . Plus grande largeur: 06,70 m ;
- . Jauge brute : 200,0 ;
- . Propulsion : 1 Moteur d'une puissance de 700 Cv ;

La dernière visite annuelle de sécurité a été réalisée le 08 Mars 2018 par une Commission de Visite.

Le navire possédait un permis de navigation qui autorisait un éloignement jusqu'à 20 milles nautiques des côtes. Le permis a été délivré le 21 Mars 2018, il est valable jusqu'au 07 Mars 2019.

2.2 L'équipage

L'équipage, le jour de l'accident est composé de neuf (09) marins.

Le **Capitaine**, âgé de 34 ans, breveté Capitaine Côtier 500. Autres certificats : PASS, BASE.

Le **2nd Capitaine**, âgé de 41 ans, breveté Capitaine Côtier 500. Autres certificats : BASE, MQP.

Le **Mécanicien**, âgé de 56 ans, n'a pas de brevet. Autres certificats : MM, ISPS 2, BASE, APT.

2.3 L'accident

Classification OMI : accident grave.

L'accident s'est produit durant le jour, sur la plage d'Ambatofisaka, à 5 Kilomètres au Nord d'Antalaha.



Cet accident n'a fait aucune victime.

2.4 L'intervention SAR

Le Capitaine du navire « NOA'' » a envoyé un appel (tardif) à la SAMA et à l'APMF d'Antalaha, pour demander du secours.

Quelques minutes après l'échouement du navire « NOA '' », le navire « MANAGNARA IV » était arrivé sur zone pour porter assistance. Son arrivée est d'aucune utilité car il ne pouvait pas remorquer le navire « NOA '' », faute de puissance propulsive.

3 EXPOSE

Heures locales (TU+3)

Le Mardi 27 Mars 2018 :

. Vers 04h00, le navire «NOA'' » appareille du port de Toamasina (Madagascar) à destination de l'île Sainte Marie (Madagascar). Vent SE 3, mer 2. La vitesse surface du navire (GPS) est de 05 nœuds.

. Vers 15h00, le générateur est tombé en panne. Le Capitaine a demandé de sauvetage à l'APMF de l'île Sainte Marie.

Le Mercredi 28 Mars 2018 :

. Vers 10H49, le navire « PRIVILEGE II » est à couple pour assurer le remorquage jusqu'à l'île Sainte Marie.

. Vers 13H24, le navire « NOA'' » accosté au port de l'île Sainte Marie.

Du 28 Mars au 03 Avril 2018, le navire est en escale à l'île Sainte Marie pour vérification et réparation du générateur. La réparation (de la pompe injection) était effectuée par le mécanicien du bord.

Le Mardi 03 Avril 2018 vers 17H00, le navire appareille du port de l'île Sainte Marie à destination du port d'Antalaha(Madagascar).

Le Mercredi 04 Avril 2018 :

De 14H08 à 14H49 : Mouillage à Vinanivao (Madagascar) : prendre de l'huile pour le moteur.

De 20H34 à 22H27 : Arrêt du navire dû à une panne de la pompe eau de mer.

Le Jeudi 05 Avril 2018 :

. Vers 08H29 : Panne du compresseur d'air. Navire stoppé et à la dérive.

. Vers 16H54 : Mouillage du navire à la position 14°47',6 S 050°24',7 E.

De 17H47 à 22H21 : Le navire « NOA'' » avait été remorqué par le navire « CAP SUD ».

. Vers 22H21 : Mouillage du navire à la position 14°50',4 S 050°20',6 E.

Le Vendredi 06 Avril 2018 :

. Vers 09H47 : le navire « PAPRIKA » à couple du navire « NOA'' », pour assurer le remorquage de ce dernier vers le port d'Antalaha.

. Vers 12H43 : Accostage du navire « NOA'' » à Antalaha.

Du 06 Avril au 17 Avril 2018 : Escale du navire dans le port d'Antalaha : opérations commerciales et réparation du compresseur d'air.

Le Mardi 17 Avril 2018 :

Météorologie :

Source : Capitaine du « NOA'' » : Vent faible, mer calme, bonne visibilité.

Le compresseur d'air n'est pas toujours réparé.

.Vers 07H46 : balancé le Moteur Principal (en mettant directement de « l'air » dans la bouteille d'air de lancement) ;

. Vers 08H00 : le navire « NOA'' » appareille du port d'Antalaha à destination de port de Toamasina.

(Malgré le problème du compresseur d'air).

. Vers 11H16, à la position 14°50',3 S 050°18',0 E (à 3,5 Milles Nautiques dans le NNE d'Antalaha) : défaillance du système d'embrayage, le navire n'est pas manœuvrable. Le Capitaine du navire a stoppé la machine. Il a jeté l'ancre tandis que le mécanicien essaye de trouver une solution à propos de la panne (démontage du système réducteur/ inverseur).

Au même moment, le SAMA, concessionnaire du port d'Antalaha, qui a suivi le mouvement du navire « NOA'' » depuis la terre, a contacté le Capitaine de celui-ci en lui demandant si tout se passe bien à bord.

Le Capitaine lui a répondu que tout se passe bien et rien à signaler.

L'ancre du navire chasse et le navire commence à se dériver.

Le mécanicien n'arrive pas toujours à réparer la panne.

Le navire poursuit sa dérive vers la plage.

Le Capitaine a contacté par VHF le SAMA ainsi que la Représentante de l'APMF à Antalaha, leur demander du secours.

. Vers 14H47, le navire « NOA'' » s'échoue sur la plage d'Ambatofisaka, aux environs 05 Kilomètres au nord de la ville d'Antalaha.

Quelques minutes après son échouement, le navire « MANAGNARA IV » était arrivé sur zone pour porter assistance. Son arrivée est d'aucune utilité vu que le navire « NOA'' » est déjà échoué, en plus il ne pouvait pas le remorquer faute de propulsion.

4 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BIES* pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale(OMI), Résolution MSC 285 (84).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- . facteurs naturels ;
- . facteurs matériels ;
- . facteurs humains ;
- . autres facteurs

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BIES* ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- . certain ou hypothétique ;
- . déterminant ou sous-jacent ;
- . conjoncturel ou structurel ;
- . contributif ou aggravant.

4.1 Facteur naturel

Le jour de l'accident, le 17 Avril 2018, les conditions météorologiques étaient normales : la visibilité était bonne, le vent faible, la mer était calme et il n'y avait pas de précipitations.

Le *BIES* ne retient pas de facteur naturel en lien avec l'accident.

4.2 Facteurs matériels

Compresseur d'air, système d'embrayage (embrayeur, réducteur, inverseur)

Le compresseur d'air était en panne depuis le 05 Avril 2018, douze(12) jours avant l'accident.

Par manque d'air, même si le Moteur Principal était en marche, la commande de renversement de marche n'était pas embrayée.

C'est le **facteur matériel déterminant** retenu par le *BIES*.

4.3 Facteurs humains

La décision du Capitaine du navire « NOA'' » :

- de réparer le système d'embrayage (inverseur, réducteur), en mer, tandis qu'il est encore possible pour lui de demander du secours et de revenir au port d'Antalaha ;

- de mouiller le navire dans une zone dont il ignorait les profondeurs.

est le **facteur déterminant** de l'échouement.

5 CONCLUSION

L'échouement du navire « NOA'' » est dû à la conjonction de facteurs matériels et humains.

6 RECOMMANDATIONS

Le *BIES* recommande :

Au chantier naval et aux Capitaines des navires :

1. 2018-R- : d'effectuer des essais en mer, satisfaisants, après un arrêt technique de longue durée (dans un chantier naval) ;

A l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF) :

2. 2018-R- : de refuser le départ d'un navire présentant une défaillance (équipement de navigation, des auxiliaires à la machine, ...) ;
3. 2018-R- : de vérifier que le contenu du « Certificat d'effectif minimum de sécurité » est appliqué et suivi à bord des navires ;

Aux Capitaines des navires :

4. 2018-R- : de signaler l'Autorité Maritime la plus proche le début de tout incident ou anomalie à bord ;
5. 2018-R- : d'effectuer des maintenances périodiques.

ANNEXE

Liste des abréviations

Liste des abréviations

APMF: Agence Portuaire, Maritime et Fluviale

APT: Aptitude (Certificat d'Aptitude Médicale à la Navigation Maritime)

BIES: Bureau d'Inspection et d'Enquête de Sécurité

ISPS: International Ship and Port Facility Security (Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires)

MM: Matelot Machine

MSC: Maritime Security Committee (Comité de la Sécurité Maritime)

MQP: Matelot Qualifié Pont

OMI: Organisation Maritime Internationale

PASS: Certificat pour l'encadrement des passagers, la Sécurité dans les locaux à passagers et la Gestion des situations de crise et de Comportement humain

SAMA: Société d'Acconage et de Manutention d'Antalaha

SAR: Search and Rescue (recherche et sauvetage)

TU: Temps Universel

VHF: Very High Frequency (Equipement radio fonctionnant sur très haute fréquence)