

“ Une voie d'eau non maîtrisée dans le compartiment machine entraîne progressivement l'envahissement puis le naufrage du navire. ”



CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le 9 février 2024 au matin, le MARIA REINA MADRE est à la dérive au large de Pasajes, dans l'attente d'entrer au port. Vers 6h30, une alarme de niveau haut se déclenche dans le compartiment machine.

Malgré la mise en œuvre de l'assèchement et les recherches de l'équipage, l'origine de la voie d'eau n'est pas identifiée et le niveau continue de monter. L'équipage est évacué dans la matinée. Le compartiment machine n'est pas isolé lors de l'abandon du navire.

La situation s'aggrave ensuite rapidement : le navire prend de la gîte et coule à 14h31, environ huit heures après la première alarme. Aucune victime n'est à déplorer.



CONCLUSIONS



Origine de la voie d'eau non déterminée

L'origine exacte de la voie d'eau n'a pas pu être établie, le navire ayant sombré par environ 140 mètres de fond. Le BEAmer retient plusieurs hypothèses, notamment une défaillance d'un collecteur d'eau de mer, une brèche liée à l'état de la coque ou une défaillance au niveau d'une réparation. L'ancienneté du navire et les antécédents de corrosion de la coque constituent des éléments importants de l'analyse.



Perte de l'intégrité du cloisonnement

Au moment de l'évacuation, les accès étanches du compartiment machine restent ouverts. L'envahissement, initialement contenu dans ce compartiment, peut alors se propager au reste du navire. Le maintien de l'intégrité du cloisonnement constitue donc un élément déterminant pour limiter la propagation d'une voie d'eau.



Moyens d'assèchement insuffisants

Les moyens d'assèchement du bord ne permettent pas de maîtriser l'envahissement. Malgré le délai de près de 8 heures entre la première alarme et le naufrage, aucun moyen externe supplémentaire d'assèchement n'est mis en œuvre.



RECOMMANDATIONS

À l'armateur :

De rappeler à ses marins la nécessité absolue de maintenir l'intégrité du cloisonnement en toute circonstance et en particulier en cas de voie d'eau.

À l'Administration :

De procéder à une campagne de vérification de la reconnaissance des titres des marins pêcheurs étrangers embarqués sous pavillon français, en application de la convention STCW-F.