

# RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquête sur les événements de mer



photo prise par un navire de pêche sur zone au moment du naufrage



Chavirage puis naufrage du navire de pêche **CALISTA**  
le 05 avril 2023, au large de Barfleur

Rapport Publié : Janvier 2025

# AVERTISSEMENT

---

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du Code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

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

Ce rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

Conformément aux dispositions susvisées, 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.

# SOMMAIRE

## SOMMAIRE

---

<b>AVERTISSEMENT .....</b>	<b>2</b>
<b>RÉSUMÉ .....</b>	<b>4</b>
<b>INFORMATIONS FACTUELLES .....</b>	<b>5</b>
CONTEXTE .....	5
NAVIRE .....	6
ÉQUIPAGE.....	7
ACCIDENT.....	8
INTERVENTION.....	9
<b>EXPOSÉ.....</b>	<b>10</b>
<b>ANALYSE .....</b>	<b>12</b>
STABILITÉ .....	13
LE CALISTA PÊCHE DANS LA ZONE DU LARGE DE LA BAIE DE SEINE.....	21
MANQUE D'EXPÉRIENCE DU MATELOT DE QUART .....	22
HYPOTHÈSE SUR LA CAUSE DU NAUFRAGE.....	24
CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA PÊCHE ARTISANALE EN FRANCE.....	26
<b>CONCLUSIONS .....</b>	<b>28</b>
<b>MESURE PRISES .....</b>	<b>29</b>
<b>ENSEIGNEMENTS.....</b>	<b>30</b>
<b>RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>31</b>
ANNEXE A .....	32
ANNEXE B .....	33

# RÉSUMÉ

---

Le 5 avril 2023, le chalutier coquillier CALISTA entame sa deuxième journée de pêche consécutive à la coquille Saint-Jacques sans retour à quai, dans la zone large (au-delà des 12 milles) de la Baie de Seine, dans l'est de Barfleur. Les deux bâtons de dragues ont été remis à l'eau à 7h30, le navire est sous pilote automatique au cap 095, la vitesse est de 2,5 à 3 nœuds. Le patron a confié le quart à un matelot et lui donne pour consigne de ne pas modifier le cap, de conserver la même vitesse et de le réveiller dans une heure.

Cinquante minutes après le début du trait, le navire semble amorcer une courbe. Le matelot de quart n'a pas immédiatement perçu cette inflexion de route. Le navire commence à s'incliner par l'arrière bâbord comme s'il était retenu par le fond. L'autre matelot monte rapidement en timonerie, il ralentit le moteur. Le navire prend de plus en plus de gîte, la lisse bâbord est noyée, le pont est recouvert et l'eau s'engouffre dans les compartiments ouverts. Lorsque le CALISTA chavire, les deux matelots réussissent à s'extraire du navire. Ils s'éloignent rapidement de la coque, poussés par le courant. Ils sont récupérés une dizaine de minutes plus tard par les navires de pêche AQUILON et OCEANO NOX présents sur zone. Ils seront transportés à l'hôpital par hélicoptère. Le corps du patron sera retrouvé douze jours après le naufrage.

Le BEAmer émet 9 enseignements et 5 recommandations.

# INFORMATIONS FACTUELLES

---

## CONTEXTE

Le patron et armateur a acquis ce navire le 23 février 2023, soit un mois et demi avant l'accident. Il a fait un court arrêt technique de quelques jours pour procéder au remplacement de quelques vannes et flexibles usagés, ainsi que pour effectuer le carénage et la peinture des superstructures.

---

### Contexte de la pêche à la coquille

La campagne 2022-2023 de pêche des coquilles Saint-Jacques à la drague sur le secteur de la Baie de Seine se caractérise par les éléments suivants :

- afin de préserver la ressource, la pêche en zone côtière ferme à la fin du mois de mars mais reste possible en zone large pour les navires autorisés.
- après le 1er avril, date de fermeture de la pêche à la coquille dans la zone côtière de la Baie de Seine, les petits bateaux peuvent poursuivre leur activité mais en zone au large, dans le respect de leur catégorie de navigation (à moins de 20 milles des côtes pour les navires en 3ème catégorie).
- en raison du délai de route plus important, la délibération du CNPMM B45/2020 approuvée par l'arrêté du 21 août 2020, autorise le cumul de quota coquille Saint-Jacques selon un calendrier de débarquement hebdomadaire.

Les navires armés en petite pêche peuvent être tentés de rester plusieurs jours en mer, bien que cela ne soit réglementairement pas compatible avec le genre de navigation<sup>1</sup> qui détermine notamment la durée maximale des sorties à la mer, ni avec les conditions réglementaires liées à l'hygiène et habitabilité ; à cela s'ajoute le risque de dépassement des conditions d'exploitation<sup>2</sup>, notamment la charge en pontée.

---

<sup>1</sup> Indiqué sur le permis d'armement qui est émis par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM).

<sup>2</sup> Indiquées sur le permis de navigation qui est émis par le centre de sécurité des navires (CSN).

# NAVIRE

Nom du navire :	CALISTA
Immatriculation :	CN 722681
Type :	coquillier / chalutier
Longueur hors-tout :	11,71 m
Largeur (B) :	4,15 m
Jauge brute (UMS) :	12,19
Puissance propulsive :	132 kW
Année de construction :	1990
Matériau de construction :	bois



Le navire est armé à la petite pêche (marée de moins de 24 h). Il est en 3<sup>e</sup> catégorie de navigation (jusqu'à 20 milles de la côte).

# ÉQUIPAGE

Le patron et deux matelots composent l'équipage, ce qui est conforme au permis d'armement qui prévoit pour la pêche à la coquille, un équipage de trois marins.

Le patron était âgé de 35 ans ; il était titulaire du brevet de Capitaine 200 pêche ainsi que du permis de conduire les moteurs marins et du CRO. Il comptait 16 ans d'embarquement à la pêche dont près de 10 ans comme patron. Il était déjà patron et armateur de son précédent navire (le NEMESIS, 10,30 m de longueur, construit en 1985).

Le matelot 1 est âgé de 47 ans. Il est titulaire du certificat d'initiation nautique. Il a sept ans d'expérience à la pêche. Il ne possédait pas de CFBS, au jour de l'événement (il a suivi la formation depuis).

Le matelot 2 est également âgé de 47 ans. Après une carrière à terre, il décide de se reconverter à la pêche. Il suit la formation de matelot pont au Lycée professionnel maritime (LPM) de Cherbourg du 9 janvier au 14 mars 2023. Il est titulaire du certificat de matelot pont obtenu le 27 mars. Il embarque le 4 avril pour sa première marée à la pêche.

L'ensemble de l'équipage a son aptitude médicale en cours de validité.

# ACCIDENT

Heures locales TU+2

Le mercredi 5 avril 2023

Vers 8h30, le CALISTA chavire et fait naufrage alors qu'il est en action de pêche à la coquille Saint-Jacques à la drague à environ 20 milles dans l'est de Barfleur. Sur les trois marins présents à bord, les deux matelots sont récupérés par des navires de pêche présents sur zone ; le corps sans vie du patron sera retrouvé plusieurs jours plus tard.

---

## Conditions météorologiques

- Vent ouest-sud-ouest 3 (7-10 nœuds), mer peu agitée (0,5 - 1,25m)
- Température eau de mer : 10°C - Température de l'air : 8°C.
- Horaires des marées à Barfleur : Pleine Mer 10h30 et Basse Mer 04h50
- À 07h30, un fort courant porte à l'est-sud-est pour environ 3 nœuds.

L'épave se trouve par 42 m de profondeur à la position : 49°45,38 N - 000°44,34 W.

Il n'y a pas eu de déclenchement de la balise de détresse MC MURDO SMARTFIND G8, bien qu'elle soit sortie de son boîtier. Le largueur hydrostatique de la balise a bien fonctionné mais celle-ci ne s'est pas déclenchée<sup>3</sup>.

Selon un témoignage d'un membre d'équipage d'un navire de pêche sur zone, le radeau se serait gonflé et aurait ensuite été entraîné au fond lorsque le CALISTA a sombré. Le radeau saisi par une bosse sur le navire sera libéré par la première équipe ayant plongé sur l'épave le jour même dans l'après-midi.

L'épave du Calista a été renflouée le **24 octobre 2024**.

---

<sup>3</sup> Un signalement a été effectué par le BEAmer auprès du bureau en charge de la surveillance du marché des équipements marins.

# INTERVENTION

Heures locales TU+2

Le mercredi 5 avril 2023

À **08h29**, le sémaphore de Barfleur intercepte une communication entre navires de pêche à propos d'un navire chaviré. L'information est transmise au CROSS Jobourg qui prend la coordination de l'opération de sauvetage.

À **08h30**, le navire de pêche AQUILON confirme la présence d'une coque retournée, signale avoir en visuel deux hommes à la mer.

À **08h42**, le navire de pêche OCEANO NOX a récupéré un naufragé en état de choc avec une légère blessure à la tête.

À **08h43**, confirmation par le marin récupéré de la présence initiale de trois marins à bord du CALISTA.

À **08h47**, l'Aquilon a récupéré un deuxième naufragé, le patron est manquant.

À **09h02**, le navire de pêche SOUPAPE 1 signale que le coque du CALISTA a coulé à **09h00**.

À **09h17**, la vedette côtière de la gendarmerie maritime MARONI est sur zone.

À **10h13**, la vedette de sauvetage SNS 210 de Saint-Vaast-la-Hougue est sur zone.

À **10h36**, l'hélicoptère Rescue Cyclone X quitte la zone avec les deux naufragés à bord en direction de l'hôpital du Havre.

À **10h43**, l'hélicoptère Dragon 76 sur zone.

À **10h52**, le navire de pêche CARACAL part récupérer la coque du radeau de sauvetage.

À **10h54**, l'hélicoptère Rescue Cyclone X dépose les deux naufragés à l'hôpital Monod du Havre, où ils sont pris en charge par les équipes médicales.

Durant l'après-midi les recherches du patron disparu se poursuivent avec les hélicoptères : Dragon 76 et Cyclone Rescue X, les canots SNSM : SNS 267 de Port-en-Bessin, SNS 210 de Saint-Vaast-la-Hougue, SNS 086 de Barfleur, la vedette de la Gendarmerie maritime MARONI, le bâtiment support plongée de la Marine nationale MAGNOLIA, les navires de pêche présents sur zone.

À **18h30**, suspension des recherches par moyens dirigés.

# EXPOSÉ

---

**En mars** le bateau n'a pas navigué pendant quinze jours, le patron étant retenu à terre pour raison familiale. L'équipage, quant à lui, n'a fait que quelques marées en zone côtière de la Baie de Seine dans laquelle la pêche à la coquille Saint-Jacques s'est terminée fin mars. Début avril, le patron décide de poursuivre la pêche à la coquille en zone du large. Le type d'armement du CALISTA est la petite pêche, c'est-à-dire que les marées doivent être d'une durée inférieure à 24 heures. L'aménagement intérieur sommaire du CALISTA avec une seule couchette pour trois, l'absence de carré équipage, de coin cuisine et de sanitaire n'est pas adapté ni autorisé pour des marées de plusieurs jours. Il appareille le **4 avril**. Le patron a l'intention de rester plusieurs jours en mer. L'accident se produit le **5 avril**, à 08h30, soit au-delà de la durée de navigation autorisée.

Un nouveau matelot (le matelot 2) rejoint l'équipage. Il sort du cours du LPM de Cherbourg et commence une carrière de marin pêcheur.

Le **4 avril 2023**, le navire appareille à l'aube de Port-en-Bessin, c'est le jour de la reprise de la pêche à la coquille dans la zone au-delà des 12 milles.

Arrivé sur les lieux de pêche dans l'est de Barfleur, les traits d'environ une heure trente à deux heures se succèdent. À chaque trait, les dragues se remplissent d'une quantité importante de cailloux qui alourdissent notablement leur poids.

Les quarts sont assurés par le matelot 1 et le patron. De 07h30 à 23h30 le matelot 2 reste à la passerelle avec le patron qui le familiarise à l'utilisation des instruments de navigation. Ce premier jour, le navire pêche environ 500 kg de coquilles (estimation faite à partir du nombre de sacs), atteignant déjà sa capacité maximale autorisée en pontée au titre du permis de navigation. Considérant que ces captures sont faibles, dans la nuit, le patron décide de changer de zone.

Durant le transit, le matelot 2 se repose dans l'unique couchette du bord.

Le **5 avril 2023**, peu après **7h00** le navire arrive sur la nouvelle zone de pêche.

À **07h30** les dragues sont filées, à bâbord 5 marques et à tribord 6 marques (marques tous les 25 m) soit 125 m et 150 m.

Le patron confie le quart au matelot 2, le navire est sous pilote automatique avec un cap au 095. Le matelot 2 a pour consigne de ne pas modifier le cap, de maintenir la vitesse et de réveiller le patron au bout d'une heure.

Cinquante minutes après le début du trait, sans que le matelot de quart ne s'en aperçoive, le navire semble amorcer une courbe. Le matelot 1 monte rapidement en timonerie, il ralentit le moteur. Le navire commence à giter par l'arrière bâbord comme s'il était retenu par le fond, il prend de plus en plus de gite, la lisse bâbord est noyée, le pont est recouvert et l'eau s'engouffre dans les compartiments laissés ouverts. Juste avant le chavirage, le patron remonte du poste et ordonne aux matelots d'abandonner le navire. L'appel de détresse automatique par VHF ASN n'a pas été déclenché à ce moment-là. Un matelot plonge et l'autre réussit à s'extraire de la timonerie. Les deux matelots se retrouvent en surface, mais aucun n'aperçoit le patron, pris par le courant, ils s'éloignent de la coque. Aucun des marins n'a réussi à saisir un VFI ou une brassière avant de sauter à l'eau.

Ils sont récupérés une dizaine de minutes plus tard par les navires de pêche AQUILON et OCEANO NOX présents sur zone. Ils seront transportés à l'hôpital du Havre par l'hélicoptère de la marine nationale. Le corps du patron sera retrouvé douze jours après le naufrage.

# ANALYSE

---

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) ».

**Le beamer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :**

- **Stabilité**
- **Le CALISTA pêche dans la zone large de la baie de Seine**
- **Manque d'expérience du matelot de quart**
- **Hypothèse sur la cause du naufrage**

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences (**facteurs contributifs**). Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes ont été mis en évidence (**lacunes de sécurité**).

Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

# STABILITÉ

---

## Historique de la réglementation relative à la stabilité et au franc-bord des navires de pêche de moins de 12 mètres

**Les navires construits avant les années 1990**, comme le CALISTA, ne bénéficient d'aucune exigence en matière de stabilité ni de franc-bord.

Le premier texte mentionnant des critères de stabilité à respecter pour les navires de pêche est l'arrêté du 06 Août 1971 qui fixe les règles de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux autres que les navires à passagers et que les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 m.

Dans son Titre II – A - 2<sup>e</sup> partie - article 2.16, les critères adoptés par l'OMCI<sup>4</sup> vus ci-dessus sont repris en intégralité et appliqués aux navires de charge et de pêche en bois et en acier d'une longueur égale ou supérieure à 25 mètres quelle que soit leur catégorie de navigation et des navires de charge et de pêche en acier d'une longueur inférieure à 25 mètres effectuant une navigation de 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> catégorie.

La pontée n'était pas prise en compte dans les cas de chargement imposés pour les navires de pêche.

**Concernant les navires d'une longueur inférieure à 12 mètres**, le titre II – B - article 2.34 dispense les navires d'une longueur inférieure à 25 mètres destinés à une navigation en 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégorie de réaliser un essai permettant de déterminer les éléments de stabilité sauf exigence particulière.

Le titre III – 1<sup>ère</sup> partie - 5<sup>ème</sup> section - article 2.50 dispense les navires de moins de 12 mètres de marques et certificats de franc bord.

Le texte chronologiquement suivant est la Division 222 du règlement annexé à l'arrêté du 27 décembre 1984 - volume III.

Concernant les navires de moins de douze mètres la réglementation est identique, le titre II partie B - article 222-2.34, n'exigeant pas plus d'essai de stabilité, et le titre III - 5<sup>ème</sup> section - article 222.2.50 dispense ces navires de marques et certificats de franc-bord.

---

<sup>4</sup> Premier nom de ce qui va devenir l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

La réglementation française a ainsi toujours fait la distinction entre navires de pêche de moins de 12 mètres et navires de pêche de plus de 12 mètres en matière de stabilité. Un dossier est devenu obligatoire uniquement pour les plus de 12 mètres (en 1ère et 2ème catégorie) à partir de 1971.

Aucune exigence en matière de stabilité ne figurait dans la réglementation antérieure à 1987. Aucun critère n'était requis, sauf cas particulier déterminé par le directeur régional des affaires maritimes.

**Pour les navires de moins de 12 mètres construits après 1990**, des critères de stabilité sont introduits dans la division 227 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987. Ils doivent satisfaire aux exigences suivantes :

- la hauteur métacentrique doit être supérieure à 0,70 mètres - article 227-2.04 ;
- le franc-bord minimum devra être égal ou supérieur au 10ème de la largeur - article 227-2.02&2 ;
- le cas de chargement retenu est le cas a priori le plus défavorable - article 227-2.04 ;
- la formule «  $d = 7 \times L \times B$  » permet de calculer le franc-bord résiduel en charge - article 227-2.02&2.

Afin de calculer la valeur du GM, il est précisé qu'il peut être fait recours à la méthode de la période de roulis. La mesure effectuée permet de calculer le GM grâce à l'utilisation de la formule suivante :  $GM = 0,85(B/T)^2$

### Rétroactivité

L'article 3 de l'arrêté du 23 novembre 1987 stipule que « sauf disposition expresse contraire au règlement annexé au présent arrêté les navires autres que ceux visés à l'article 2 ci-dessus (ceux dont la quille fut posée après le 1er septembre 1990) doivent continuer à satisfaire aux prescriptions qui leur étaient applicables en vertu de la réglementation en vigueur avant la publication du présent arrêté. Ils doivent de plus satisfaire à certaines dispositions précisées dans le présent arrêté ».

Par conséquent, il faut comprendre que les critères de stabilité actuels ne sont pas applicables aux navires construits avant 1990.

Cependant, en cas de transformations, l'article 55 du décret prévoit que « toute refonte, réparation, modification substantielle d'un navire intervenue postérieurement

à la date d'entrée en vigueur des arrêtés prévus par l'article précédent doit faire l'objet d'une déclaration de l'armateur à l'autorité compétente. Celle-ci peut exiger que soient appliquées aux parties refondues ou réparées modifiées ou transformées substantiellement les dispositions du présent décret et des arrêtés pris pour application ».

Un rapport du BEAmer concernant le naufrage de l'EMMANUELLE-JEAN survenu le 2 décembre 2008 aborde ce point de la rétroactivité. Ce navire de pêche de moins de 12 mètres avait été construit en 1989, il disposait cependant de marque d'enfoncement correspondant au 1/10 de la largeur et une évaluation du GM avait été faite à la mise en service. Des conditions d'exploitation figuraient sur son permis de navigation.

Il y a plus de 15 ans, le BEAmer avait adressé à l'administration la recommandation suivante : « veiller, quand cela est techniquement possible, à ce que tout navire de pêche de moins de 12 mètres, qui pratique les arts traînants, construit avant le 1er septembre 1990, satisfasse aux critères de stabilité et de flottabilité définis par la division 227-2 « stabilité, franc-bord, limite de charge ». »

Il est aussi fait mention, dans le rapport, de comptes-rendus de séances de travail présentés à la CRS du Havre sur la stabilité des chalutiers pratiquant la pêche à la coquille Saint-Jacques. Il est notamment préconisé que les navires de pêche de moins de douze mètres qui souhaitaient exercer ce métier, présentent un dossier complet de stabilité.

En 2011, le bureau d'administration centrale en charge de la sécurité des navires a incité les CSN à inscrire des conditions d'exploitation sur les permis de navigation des navires de pêche et à effectuer un travail de recensement des évaluations de la stabilité (GM) effectuées sur les navires de pêche de moins de douze mètres quelle que soit l'année de construction.

Ce travail a conduit l'administration à faire évoluer la réglementation, afin d'imposer des critères de stabilité et de franc-bord aux navires de pêche de moins de douze mètres construits avant le 1er septembre 1990, mais cette évolution n'a pas perduré comme on le voit ci-dessous.

### **La phase 2014 / 2016**

Il a été envisagé, pendant quelques mois, que la division 227 soit appliquée «de manière rétro active» à tous les navires existants au 1er juillet 2016, y compris ceux construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1990 qui devaient disposer d'un GM > 0.7 m (article 227-2.06§2 paru au J.O du 26 février 2015).

Cependant en raison de difficultés de mise en œuvre, cette rétroactivité a été supprimée avant son entrée en vigueur (J.O du 30 juin 2016) et il n'est donc pas réglementairement demandé aux navires construits avant le 1er septembre 1990 de disposer d'un GM > 0.7 m.

## Réglementation applicable au CALISTA

Une perte d'une grande partie du dossier de sécurité du CALISTA lors d'un transfert entre les CSN de Rouen et de Caen en 2016, liée à un changement de propriétaire, ne permet pas de confirmer la date de pose de quille du navire et donc la réglementation qui lui est applicable.

L'acte de francisation du CALISTA donne le 1er janvier 1991 comme date de pose de quille, toutefois la direction interrégionale de la mer Manche-est/Mer-du-Nord (DIRM MEMN) indique que la date de pose de quille du navire est antérieure au 1er septembre 1990 et que la réglementation applicable lorsque la construction a débuté, était la division 222 du règlement annexé à l'arrêté du 27 décembre 1984. Ceci semble être corroboré par l'absence d'extinction fixe en machine et l'absence de prise en compte des critères de stabilité relatifs à la pratique des arts trainants et des charges suspendues (exigible dans la division 227 si la pose de quille est postérieure au 1er septembre 1990).

## Evaluation de la stabilité et mesure du franc-bord du CALISTA

Chronologie de l'évolution des évaluations de la stabilité, des mesures de franc-bord et des conditions d'exploitation du navire comparés aux critères réglementaires de la division 227 applicables aux navires de pêche de moins de 12 mètres construits après le 01/09/1990

Date	FRANC-BORD		GM		CONDITIONS D'EXPLOITATION
	Franc-bord mesuré	Critère réglementaire division 227	Hauteur métacentrique GM mesurée	Critère réglementaire division 227	
03/10/1991 Mise en service	365 mm	>B/10 >420 mm	0,57 m si 20% de combustible 0,59 m avec 650 kg sur le pont	> 0,7 m	Funes 236 kg, panneaux 400kg, chalut sur enrouleur 180kg, Charge en cale 3t, pontée 1t,
12/07/2010 Visite périodique					400 m de funes diamètre 14 mm/ 2 panneaux de 200 kg / 1 chalut de 180 kg sur enrouleur ou 2 bâtons de 3 dragues anglaises allégées sans chalut ni enrouleur à bord. Pontée : 500 kg
09/01/2015	328 mm	>420mm	0,65 m	> 0,7 m	
07/07/2015					Courrier CSN Rouen préconisant un changement de type d'exploitation ou une modification du navire par rapport aux dispositions qui entreront en vigueur au 01/07/2016 cf (division 227 JO du 11/05/2013.
22/09/2015			0,54 m	> 0,7 m	
30/06/2016		Évolution réglementaire > B/20 > 210 mm			

Un courrier de l'administration du 24 novembre 2016 assigne l'enfoncement maximal autorisé à 300mm, après vérification de l'installation d'une 3ème cloison étanche et avec les conditions suivantes :

- Matériel de pêche : 400 m de funes diamètre 14 mm, 2 panneaux de 200 kg / 1 chalut de 180kg sur enrouleur ou 2 dragues anglaises allégées = 750 kg, sans chalut ni enrouleur à bord
- Pontée de poissons : 500 kg
- Séjour à la mer < 24 h

Avec ces conditions d'exploitation, le CALISTA respecte le nouveau critère de franc-bord ( $>B/20$ ).

### **Problématique des navires de pêche de moins de 12 mètres pratiquant les arts trainants sans critères de stabilité**

Très probablement, peu de navires de moins de 12m construits avant 1991 n'ont été conçus pour pratiquer la pêche à la coquille Saint-Jacques. Et dans ces années les petits navires n'utilisaient pas les bâtons de dragues mais une drague unique (dite bretonne).

Compte tenu des accidents récurrents, un état des lieux précis et exhaustif de la stabilité et du franc-bord des navires de pêche de moins de 12 mètres, paraîtrait nécessaire.

L'inscription, sur le permis de navigation, de conditions d'exploitation maximales, permet de déterminer des limites à ne pas dépasser. Cependant pour que ces valeurs soient fixées de façon pleinement pertinente, il serait nécessaire de faire référence à des critères de stabilité et d'enfoncement.

Pour réduire l'accidentologie élevée de la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Seine, il conviendrait de veiller à ce qu'elle soit pratiquée par des navires dont les situations en matière de stabilité et d'enfoncement sont connues et acceptables (évaluation de la stabilité et d'un franc-bord lui permettant de respecter les critères de la division 227).

Une application rétroactive de la réglementation actuelle en matière de stabilité permettrait d'améliorer la sécurité et probablement de réduire l'accidentologie liée à cette question. Pour rendre réalisable une telle orientation, pour les navires existants qui ne seraient plus en situation de pratiquer les arts trainants, il devrait être envisagé un accompagnement financier (voir la partie "Considérations générales sur la pêche artisanale en France").

---

## Contrôle de l'adéquation entre les conditions d'exploitation administrativement validées et celles pratiquées

### **Comparatif entre les équipements de pêche à bord du CALISTA le jour de l'accident et les conditions d'exploitation précisées sur le permis de navigation**

#### Conditions d'exploitation inscrites sur le permis de navigation

Catégorie de navigation et parcours autorisé : 3ème (20 milles de la terre)

Durée maximale de séjour à la mer (heures) : petite pêche < 24h (Dotation C restreinte)

Autres conditions ou limitations d'exploitation :

Navigation dans un dispositif de séparation du trafic non autorisée. Matériel de pêche : 400 m de funes diamètre 14 mm / 2 panneaux de 200 kg / 1 chalut de 180 kg sur enrouleur ou 2 dragues anglaises allégées = 750 kg, sans chalut ni enrouleur à bord.

Pontée de poissons : 500 kg

#### Equipements de pêche à bord du navire le jour de l'accident

Le navire était en configuration pêche à la coquille Saint-Jacques, les dragues ont été relevées de l'épave et pesées en mer à bord d'un navire support par la gendarmerie maritime.

#### **Systeme de drague bâbord :**

Poids pleine (3/4 roches, 1/4 coquilles Saint-Jacques) : 1670 kg ; poids à vide : 675 kg.

#### **Systeme de drague tribord :**

Poids pleine (3/4 roches ; 1/4 coquilles Saint-Jacques) : 1450 kg ; poids à vide : 750 kg.

Le BEAmer observe qu'une fois encore, comme dans d'autres accidents le poids des dragues à bord était largement supérieur à celui autorisé : poids cumulé des deux dragues supérieur de 675 kg par rapport aux conditions d'exploitation (près du double de ce qui était autorisé).

Lors d'une précédente enquête la recommandation suivante a été émise à l'administration : « mettre en place une campagne de contrôle du poids des bâtons de dragues pour les navires effectuant la pêche à la coquille Saint-Jacques ».

Actuellement, le dispositif de contrôle n'est pas encore effectif mais la DGAMPA a répondu à la recommandation par la création d'un registre des appareils de pêche dans lequel le

poids et l'identification de bâtons doit figurer. Établi par l'armateur, ce registre devra être présent sur les navires de pêche de moins de 24 m avant le 1er septembre 2025<sup>5</sup>.

#### Enrouleur et chalut

Sur les vidéos de l'épave immergée, contrairement à ce qui était requis sur le permis de navigation, en plus des dragues, il apparaît que le navire a ses enrouleurs à poste et sur l'un d'entre eux un chalut est enroulé.

Après le renflouement de l'épave, le poids de l'enrouleur a été évalué à une centaine de kg par comparaison avec des enrouleurs de mêmes dimensions et le chalut a été pesé à 297 kg.

#### Pontée

Après le 1er jour de pêche le navire avait approximativement 500 kg de coquilles sur le pont. L'équipage du CALISTA a donc entamé sa 2ème journée de pêche en ayant déjà dépassé la pontée maximale autorisée (inscrite sur le permis de navigation du navire).

Une licence de pêche était accordée au Calista par le CRPM pour un quota de 1800 kg par jour. Cette quantité n'est pas en adéquation avec les conditions maximales autorisées en pontée et incite le patron pêcheur à ne pas respecter ses limites d'exploitation. En effet, la pêche n'est habituellement pas stockée en cale mais en pontée. Une limitation des licences à la masse maximale autorisée en pontée serait de nature à améliorer la sécurité sur ces navires.

---

<sup>5</sup> Arrêté du 5 juillet 2024 portant modification de la division 214 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution

# LE CALISTA PÊCHE DANS LA ZONE DU LARGE DE LA BAIE DE SEINE

Le 4 avril le CALISTA entame sa marée dans la zone large (au-delà des 12 milles) étant donné que la zone côtière est désormais fermée. Depuis le 1er avril, les navires qui souhaitent poursuivre la campagne de pêche à la coquille doivent rejoindre des zones plus au large. C'est le cas du patron du CALISTA qui a acquis son navire récemment. Il a eu, par ailleurs, deux périodes d'interruption, une liée à l'arrêt technique et l'autre pour raison familiale. Aussi la pression économique a certainement poussé le patron à poursuivre sa campagne de pêche dans la zone du large, plus dangereuse que la zone côtière, car plus exposée aux vents, avec des courants plus forts, un fond marin plus profond et plus rocailleux. L'ancien propriétaire, avec son expérience du navire, avait alerté le nouveau patron que le CALISTA ne présentait pas toutes les garanties pour se rendre dans la zone large en toute sécurité.

En zone large les navires peuvent cumuler les quotas journaliers sur plusieurs jours, ils ne sont donc pas obligés de débarquer les captures quotidiennement, si leur permis d'armement et leur permis de navigation le permettent.

Lorsqu'un petit navire comme le CALISTA, ne respecte pas son genre de navigation (marée de moins de 24 heures), il a toutes les chances d'outrepasser les conditions d'exploitations, notamment la pontée maximale, atteinte en un temps normalement assez réduit. Le jour du naufrage, le CALISTA cumulait le non-respect de certaines conditions d'exploitation notifiées sur le permis : poids des dragues dépassé, enrouleur et chalut non débarqués, avec une pontée déjà atteinte. La limite de catégorie de navigation (20 milles) a également été dépassée. De surcroît, le panneau de cale n'était pas verrouillé, permettant à l'eau de s'engouffrer instantanément.

# MANQUE D'EXPÉRIENCE DU MATELOT DE QUART

Le matelot de quart au moment de l'accident est titulaire du certificat de matelot pont qui lui permet d'exercer la fonction d'appui avec ou sans tâches spécialisées sur tous les navires armés à la pêche.

Le titulaire du certificat de matelot pont participe au niveau appui aux activités suivantes :

- participer à la tenue du quart à la passerelle en toute sécurité ;
- participer à l'accostage, au mouillage et aux autres opérations d'amarrage ;
- participer à la manutention de la cargaison et des provisions de bord ;
- contribuer à la sécurité de l'exploitation de l'équipement et des auxiliaires de pont ;
- prendre les précautions requises en matière de santé et de sécurité au travail ;
- prendre les mesures de précaution requises et contribuer à la prévention de la pollution du milieu marin ;
- participer aux travaux d'entretien et de réparation à bord.

La notion de matelot de quart passerelle existe au commerce. Pour y prétendre le marin doit : avoir effectué un service en mer au pont, d'une durée égale à deux mois, en rapport avec les fonctions liées au quart à la passerelle et comprenant l'exécution de tâches sous la supervision directe du capitaine, de l'officier chargé du quart à la passerelle ou d'un marin qualifié pont.

Il n'y a pas, à la pêche, de temps de navigation requis pour participer à la tenue du quart. En pratique, il n'est pas rare que le quart soit confié à des matelots non-titulaires de brevet de chef de quart au sens « navigation de commerce ».

Le matelot venait de terminer sa formation qui comprend notamment des heures de pratique en manœuvre et engins de pêche. Parmi les modules suivis figure le module P1-Appui sur la navigation (pour un total de 116 h) qui comprend les matières suivantes : navigation, météorologie, règle de barre ; balisage ; signaux, tenue de quart et manœuvre embarcation. Il est à noter que 54 h sont consacrées à la manœuvre en formation pratique et 31 h à la tenue du quart en formation théorique.

Le patron lui-même dispose d'une expérience limitée du CALISTA en ayant fait l'acquisition

depuis peu, et n'appréhende probablement pas parfaitement le comportement et les limites du navire en fonction des conditions de mer, de vent et de courant.

Il a confié au matelot récemment embarqué non seulement la responsabilité du quart, mais aussi, de manière plus critique et moins habituelle, la gestion du navire en opération de pêche avec des engins tractés.

Cette fonction dans des conditions délicates de vent et de courant, sur ce petit navire au large nécessitait un savoir-faire spécifique que le nouveau matelot ne pouvait en aucun cas maîtriser pour le premier quart de sa carrière.

# HYPOTHÈSE SUR LA CAUSE DU NAUFRAGE

Selon l'examen de l'enregistrement vidéo<sup>6</sup> de l'épave sur le fond il est constaté que :

- les dragues sont remplies de coquilles et de cailloux,
- un chalut est présent sur l'enrouleur,
- le panneau fermant l'accès à la cale à poisson n'est pas présent.



Figure 1 : chalut sur enrouleur

Il est vraisemblable que le poids des dragues associé au poids des coquilles et cailloux dont elles étaient remplies ait fini par être trop élevé. Ce poids excessif a pu créer un point fixe sur le fond, assez similaire à une croche. Le navire a commencé par tourner puis par prendre de la gîte.

Les conséquences de cette pseudo croche ont été aggravées par le fait que le navire était en action de pêche dans le sens du courant, avec un coefficient de marée de 86. Les engins de pêche étaient maintenus au fond, tandis que la coque était poussée par le fort courant de marée. Cela a généré une tension importante sur les funes. Seule une réaction extrêmement rapide de l'homme de quart aurait pu prévenir la gîte brutale puis le naufrage.

<sup>6</sup> effectué par Ceres le 07/04/2023

Ce mouvement a entraîné le début d'envahissement sur le pont, puis le panneau de cale non verrouillé a pu laisser l'eau s'engouffrer dans les espaces normalement étanches. Très rapidement la gîte s'accroît, le navire n'ayant que de faibles capacités de redressement. Le navire finit par chavirer et sombre.

La vidéo de l'épave immergée montre que les deux treuils étaient « clabotés », (Figures 2 et 3). Ce qui signifie que les marins ne pouvaient pas laisser filer les funes en desserrant seulement le frein. Cela nécessitait soit de déclaboter et desserrer le frein soit desserrer le frein et dévirer.

Ces doubles manœuvres pouvant être incompatibles avec une nécessité de réagir très rapidement.



Figures 2 et 3 : treuils clabotés

Les plongeurs ont également remarqué que le safran présentait un léger angle vers la gauche. Cependant, il est difficile d'en tirer une conclusion. En effet, cet angle peut résulter du naufrage, lorsque la coque a touché le fond, tout comme il peut également être dû à une manœuvre de la gouverne depuis la passerelle, qu'elle soit effectuée par l'équipage ou par l'autopilote avant le naufrage.

# CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA PÊCHE ARTISANALE EN FRANCE

En France, la flottille de pêche artisanale est importante (petits navires de longueur inférieure à 15 m). Plus de 2000 navires de pêche de moins de douze mètres ont été construits avant 1991. Parmi cette flottille 264 navires pratiquent les arts traînants dont 119 en Normandie et dans le nord de la Bretagne, et utilisent des dragues pour la pêche à la coquille Saint-Jacques. Ces petits navires, d'âge moyen élevé, sont habituellement les plus accessibles à de jeunes patrons qui souhaitent se mettre à leur compte.

Cependant, les navires vendus avec leurs droits de pêche associés, sur certaines espèces de poissons, restent d'un prix artificiellement élevé qui ne reflète pas la valeur intrinsèque de la coque, et ne diminue pas proportionnellement avec l'âge du navire.

Il en résulte une forte pression économique qui peut conduire de jeunes patrons à :

- « forcer la mer » : sortir même lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables ;
- exploiter leur navire au-delà des zones habituelles ou autorisées (cas du CALISTA dans cette zone du large dans l'ouest de la baie de Seine) ;
- maintenir en activité de vieux bateaux qui ont été transformés au fil des années, en s'alourdissant notablement (le changement d'exploitation des navires engendre fréquemment l'ajout de matériel supplémentaire).

Ces différents facteurs favorisent les accidents, en particulier lors d'un changement de propriété. Les premières semaines constituent une période sensible pendant laquelle les comportements et les limites du navire nouvellement acquis sont mal connus du nouveau patron-armateur. De nombreux accidents se sont produits pendant cette période. Cette phase est d'autant plus critique pour les navires les plus petits et les plus anciens, dont l'exploitation peut être très délicate.

Le vieillissement de la flotte entraîne une détérioration du niveau global de sécurité dans la pêche artisanale. Les plans successifs de sortie de flotte n'ont que légèrement atténué ce phénomène, puisqu'ils ne concernaient que les arrêts d'activité.

Lors d'une vente, il n'y a pas, réglementairement, de bilan réalisé qui prenne en compte le dossier technique du navire ainsi que les modes d'exploitation passés et futurs par le nouvel acquéreur. Une telle vérification permettrait de s'assurer que les pratiques d'exploitation futures pourront se faire en toute sécurité.

Les aides à la construction de nouveaux navires de pêche sont restreintes, y compris pour les jeunes pêcheurs. L'Union européenne a mis en place des règles strictes visant à limiter l'augmentation de la capacité de la flotte de pêche afin de protéger les ressources halieutiques et de garantir la durabilité du secteur. Par conséquent, les aides directes pour la construction de nouveaux navires ne sont généralement pas autorisées dans le cadre du FEAMPA<sup>7</sup>.

Les aides à l'acquisition d'un premier navire pour les marins souhaitant se mettre à leur compte sont soumises à certaines conditions et ne permettent pas l'achat d'un navire neuf. De plus, les aides à la modernisation, bien qu'existantes, peuvent se révéler inadaptées pour une flotte vieillissante, avec des navires alourdis pour lesquels il n'existe souvent plus de solutions techniques permettant de les rendre parfaitement sûrs.

Les jeunes pêcheurs de moins de 40 ans peuvent bénéficier d'une aide pour l'acquisition de leur premier navire, à condition qu'il s'agisse d'un navire déjà existant et non d'un navire nouvellement construit. Cette aide peut couvrir jusqu'à 25 % du coût du navire (selon les programmes nationaux), avec des conditions liées à l'âge, à l'expérience (au moins 5 ans d'activité dans le secteur de la pêche ou une formation équivalente), et au respect des réglementations relatives aux quotas de pêche.

---

<sup>7</sup> FEAMPA : (Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture) est un fonds européen qui soutient la durabilité des secteurs maritimes, de la pêche et de l'aquaculture tout en favorisant la protection des écosystèmes marins.

# CONCLUSIONS

---

Le naufrage du navire de pêche CALISTA est survenu en pleine opération de pêche à la coquille Saint-Jacques dans l'est de Barfleur.

Ce navire âgé de plus de trente ans présentait une stabilité incertaine depuis sa construction car la réglementation à la date supposée de pose de quille, juste avant son évolution en 1990, était peu prescriptive en ce qui concerne la stabilité et l'enfoncement des navires de moins de 12 m.

Avant l'accident, le patron, qui avait très récemment fait l'acquisition du CALISTA, n'avait eu que très peu de temps pour se familiariser avec son navire.

La pêche à la coquille ayant été fermée en zone côtière, probablement poussé par la pression économique liée à l'acquisition récente du navire, le patron est allé pêcher au large. Ce faisant, il a dépassé la durée de temps autorisée en mer, dans une zone pour laquelle son navire n'était pas adapté, ni en termes d'habitabilité ni en termes de sécurité (absence d'aménagement intérieur, stabilité médiocre et faible capacité de redressement).

La zone de pêche sur les gisements du large, comporte des dangers bien identifiés, tels que des courants, des fonds rocaillieux et une exposition plus importante aux éléments. Le maintien à bord d'un chalut sur l'enrouleur, qui aurait dû être retiré pour respecter les conditions d'exploitation, compromettant ainsi la stabilité du navire, des dragues pesant près du double de ce qui était autorisé, remplies et alourdies par des pierres, le panneau de cale non verrouillé, et la navigation dans une zone plus difficile et au-delà de la catégorie autorisée ont rapidement entraîné une prise de gîte, provoquant le chavirement et le naufrage du CALISTA. Le matelot, tout juste sorti de l'école, qui s'était vu confié le quart, sans expérience, n'était absolument pas en capacité de réagir face à la situation critique à laquelle le CALISTA s'est trouvé confronté.

# MESURE PRISES

---

La DIRM MEMN a effectué un travail d'analyse comparant les données liées au cadre technique d'exploitation des navires et les données déclaratives de débarquement de coquilles par ces mêmes navires. Cela a permis de créer un ciblage, orienté en priorité sur les navires dont l'activité dépasse leur capacité autorisée d'emport. Cette priorité de contrôle a été présentée lors d'une réunion de préparation du contrôle de la campagne coquille Saint-Jacques puis diffusée au Centre national de surveillance des pêches pour prise en compte au quotidien.

Le CRPMEM de Normandie va lancer une campagne de pesée des engins de pêche utilisés pour la prochaine campagne de pêche. Elle attirera l'attention des armateurs dont les navires utilisent des engins ne correspondant pas aux conditions d'exploitation inscrites sur leur permis de navigation.

# ENSEIGNEMENTS

---

**1. 2025-E-01** : un panneau de cale doit être fermé et verrouillé à la mer pour assurer l'intégrité du pont de franc-bord.

**2. 2025-E-02** : les navires de pêche armés en petite pêche ne peuvent pas faire des marées de plusieurs jours, ils ne sont donc pas autorisés à cumuler les quotas journaliers de coquilles Saint-Jacques sur les gisements du large.

**3. 2025-E-03** : les navires de pêche ne doivent pas dépasser leur pontée maximale inscrite sur leur permis de navigation, même si leur quota journalier de coquilles Saint-Jacques est supérieur à leur pontée maximale.

**4. 2025-E-04** : tous les patrons de navires de pêche pratiquant les arts trainants doivent maîtriser les notions de stabilité et les limites de leur navire. Ils doivent acquérir les réflexes à avoir en cas de croche asymétrique et disposer le treuil à cet effet, notamment sur les navires pratiquant la pêche à la coquille Saint-Jacques.

**5. 2025-E-05** : le maintien à bord d'un chalut sur l'enrouleur (poids dans les hauts) a contribué à la dégradation de la stabilité du navire.

**6. 2025-E-06** : il est essentiel de positionner correctement le radeau de sauvetage afin qu'il ne soit pas entraîné vers le fond lorsque le navire coule. Pour les radeaux de type classe V Pro, aucun amarrage supplémentaire ne doit être ajouté après leur installation sur le ber par la station de révision.

**7. 2025-E-07** : tout membre d'équipage qui abandonne son navire devrait avoir la présence d'esprit de se munir d'une brassière de sauvetage, ou, à défaut, d'un EPI contre la noyade.

**8. 2025-E-08** : si le treuil est claboté lors d'une opération de pêche, la manœuvre pour laisser filer « en grand » nécessite deux actions : le déclabotage et le desserrage du frein. Cela augmente le temps de réaction et donc le risque en cas de croche.

**9. 2025-E-09** : le déclenchement automatique de l'appel ASN de détresse devrait être un réflexe acquis par tous les marins, connaissance indispensable lors d'un naufrage.

# RECOMMANDATIONS

---

## **Le BEAMer recommande, À l'administration :**

**1. 2025-R-01** : de rendre obligatoire la production d'un dossier de stabilité pour les navires de moins de 12 mètres pratiquant la pêche à la coquille Saint-Jacques, en intégrant le poids des appareils de pêche inscrit dans le registre obligatoire. Les critères de la division 227 devraient s'appliquer à tous les navires de moins de 12 mètres utilisant des arts traînants, y compris ceux construits avant le 1er septembre 1990, selon un calendrier à établir. Enfin, le cas spécifique de la pêche à la coquille Saint-Jacques avec une croche asymétrique devra être intégré dans le dossier de stabilité.

**2. 2025-R-02** : lors d'un changement de propriétaire d'un navire de pêche, afin d'éclairer l'acheteur sur les caractéristiques techniques du navire vendu et sa compatibilité avec l'exploitation envisagée par le futur propriétaire, rendre obligatoire la fourniture d'un dossier de stabilité du navire.

**3. 2025-R-03** : de mettre en place une campagne de contrôle des navires pratiquant la pêche à la coquille Saint-Jacques dans les gisements du large : respect des conditions d'exploitation (pontée, poids du matériel de pêche, absence de chalut sur enrouleur ...), respect du genre de navigation et de la catégorie de navigation.

## **Au comité régional des pêches de Normandie :**

**4. 2025-R-04** : d'évaluer l'expérience du patron et la bonne adéquation du navire à la pêche envisagée avant d'attribuer une licence « pêche à la coquille Saint-Jacques »..

## **A la Commission Européenne :**

**5. 2025-R-05** : de rendre possible des aides à destination de jeunes patrons désirant acquérir des navires récents ou neufs, afin d'éviter qu'ils prennent la mer avec des navires qui sont trop âgés. Ces vieux navires particulièrement délicats à exploiter, présentent des caractéristiques telles (alourdissement, conceptions et formes d'origine) qu'ils ne peuvent plus être rénovés de manière satisfaisante au regard des normes actuelles de sécurité.

*Une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute.*

<b>B :</b>	largeur du navire
<b>BEAmer :</b>	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
<b>CCS :</b>	commission centrale de sécurité
<b>CFBS :</b>	certificat de formation de base à la sécurité
<b>CRPMEM :</b>	comité régional des pêches maritimes et des élevages marins
<b>CRO :</b>	certificat de radio opérateur
<b>CSJ :</b>	coquilles Saint-Jacques
<b>CSN :</b>	centre de sécurité des navires
<b>DGAMPA :</b>	direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture
<b>DIRM MEMN :</b>	direction interrégionale de la mer Manche-est/Mer-du-Nord
<b>EPI :</b>	équipement de protection individuel
<b>FB :</b>	franc-bord
<b>GM :</b>	hauteur métacentrique
<b>J.O. :</b>	journal officiel
<b>OMI :</b>	organisation maritime internationale
<b>SDSTEN :</b>	sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires
<b>SNSM :</b>	société nationale de sauvetage en mer



**SECRETARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer



Paris, le **06 avril 2023**

N/réf. : *BEA*mer **005**

## D é c i s i o n

**Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (*BEA*mer) ;**

- Vu** le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- Vu** la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;
- Vu** le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

## D E C I D E

**Article 1** : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du navire de pêche CALISTA (CN 722681) survenue le 5 avril 2023, au large de Barfleur.

**Article 2** : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles susvisés du Code des transports et de la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
François-Xavier RUBIN DE CERVENIS  
Directeur du *BEA*mer

Secrétariat d'État chargé de la mer

*BEA*mer

Arche Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr  
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer)  
Arche sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
Téléphone : +33 (0)1 40 81 38 24  
Adresse électronique : [bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)  
Site web : [www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)  
Crédit Photo : mathilde lechevrel - marinetraffic, Ceres.

