

SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS ET A LA MER
INSPECTION GÉNÉRALE DES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES
Bureau enquêtes—accidents / mer (BEAmer)

ABORDAGE

SURVENU LE 8 AVRIL 2003

ENTRE

LE CHALUTIER ETAPLOIS

NOTRE DAME

DE LIESSE III

ET

LE NAVIRE-CITERNE MALTAIS

(transporteur de produits chimiques)

SEA ACE

RAPPORT

D'ENQUETE TECHNIQUE

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 sur notamment les enquêtes techniques et administratives après événements de mer et de l'arrêté du 16/12/97 portant création du Bureau-enquêtes-accidents / mer (BEAmer), ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" — Résolutions n° A 849 (20) et A 884 (21) de l'Organisation maritime internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99 —. Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEAmer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé. 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 a été 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.

L'événement ayant impliqué un navire étranger, les autorités compétentes en matière d'enquête de l'État du pavillon ont été rendues destinataires du présent rapport.

PLAN DU RAPPORT

- 1*** **CIRCONSTANCES**
- 2*** **CONTEXTE**
- 3*** **NAVIRE**
- 4*** **EQUIPAGE**
- 5*** **CHRONOLOGIE**
- 6*** **FACTEURS DU SINISTRE**
- 7*** **RECOMMANDATIONS**

====**

DEPOSITIONS, AVIS & COMMENTAIRES

====**

ANNEXES

- Décision d'enquête
- Dossier navire
- Cartographie

====**

1* CIRCONSTANCES

Le 8 avril 2003 en milieu de journée, le chalutier étaplois *NOTRE DAME DE LIESSE III* est en pêche, par beau temps, dans la voie montante du dispositif de séparation de trafic (DST), à environ 30 MN de la côte par le travers de Dieppe en suivant une route perpendiculaire au sens du trafic. Dans cette voie, plusieurs navires de commerce font route vers le Pas-de-Calais, dont le navire-citerne chimiquier maltais *SEA ACE*.

Les deux navires ne prennent conscience que tardivement de leurs routes de collision. Leurs manœuvres (une abattée sur tribord pour le chalutier et une abattée sur bâbord pour le chimiquier) sont tardives et peu franches et ne peuvent empêcher la collision. Les dégâts sur le flanc tribord pour le navire de commerce et sur le côté bâbord pour le chalutier sont limités.

Le navire de commerce continue sa route sur Anvers sans s'arrêter immédiatement. Le patron du chalutier prévient immédiatement le CROSS Gris-Nez puis rentre son train de pêche et fait route vers Boulogne pour investiguer ses avaries.

2* CONTEXTE

2.1* Le *NOTRE DAME DE LIESSE III*

C'est un chalutier de pêche arrière immatriculé au quartier de Boulogne, sous le n°BL463880, armé en pêche côtière et disposant d'un permis de navigation en 3^e catégorie. Ce navire a été acquis par son patron actuel en copropriété avec quelques associés, en juillet 2002.

Le *NOTRE DAME DE LIESSE III* est armé en pêche côtière (marée de 96 heures).

Le patron pêche, de janvier à juillet, en Manche-Est, Pas-de-Calais et Tamise. L'été, il va chercher le poisson plus vers l'Ouest. L'exploitation du navire n'appelle pas de remarque particulière. En cette saison, temps permettant, le *NOTRE DAME DE LIESSE III* effectue, comme la plupart des chalutiers de petite pêche deux marées par semaine. L'équipage prend son repos en fin de semaine.

2.2* Le *SEA ACE*

Ce navire (ex-*Golden Daiei* 1994, ex-*Pancon Ace* jusqu'en 1999) appartient nominalement à SEA ACE NAVIGATION depuis 1999, compagnie maltaise du type « *un navire, une compagnie* ».

Le groupe grec qui en est le propriétaire réel et en assure la gestion commerciale possède 4 autres petits navires dont 3 chimiquiers. Tous ces navires cabotent essentiellement en Europe.

Au moment de la collision, le navire était sous affrètement (pour la première fois) d'une entreprise chimique française avec un chargement complet de 6 550 t de soude caustique en solution, chargé à Fos sur mer pour déchargement à Anvers.



3* NAVIRES

3.1* Le chalutier *NOTRE DAME DE LIESSE III*

Le *NOTRE DAME DE LIESSE III* est un chalutier en acier construit en 1980.

Les caractéristiques principales du navire sont les suivantes :

- longueur ht : 20,50 m ;
- jauge : 49,00 Tb ;
- puissance : 442 kW ;
- franc-bord : 687 mm.

Les dernières visites de sécurité ont été effectuées le 29 août 2002 pour la visite annuelle et le 2 septembre 2002 pour la visite spéciale en contrôle de la visite annuelle précédente ; elles ont donné lieu au renouvellement du permis de navigation en 3^e catégorie pour un an.

À l'achat de son navire en juillet 2002, le nouveau patron a fait faire, à Dieppe, des travaux de rénovation importants :

- les emménagements et locaux d'habitation ont été réhabilités ;
- l'ergonomie de la passerelle a été revue ;
- les appareils de navigation et de pêche ont été renouvelés pour la plupart ;
- la machine a fait l'objet d'une remise en propreté générale.

3.2* Le chimiquier *SEA ACE*

Le *SEA ACE*, n°OMI 8414336, est un navire-citerne (simple coque) transporteur de produits chimiques et pétroliers construit au Japon en 1985 par les chantiers KURINOURA DOCKYARDS. Il est immatriculé à La Valette (Malte).

Ses caractéristiques principales sont :

- longueur ht : 110 ;06 m,
- largeur : 16,50 m,
- creux : 8,20 m,
- tirant d'eau été : 7,057 m,
- jauge brute / nette : 4169 / 2309
- port en lourd : 6969 t
- moteur : Hanshin Diesel Wors LTD , 2.983 kW
- vitesse commerciale : 12 nœuds
- navire certifié GMDSS : A1 + A2 + A3

La classification du navire est tantôt déclarée comme faite par le BUREAU VERITAS (source Equasis), tantôt par le KOREAN REGISTER (source dernier PSC). C'est cette dernière classification qui semble être à retenir, encore que bon nombre de documents récents émis par l'armement à destination d'autorités maritimes et des affréteurs, font encore mention d'une classification BUREAU VERITAS.

Le navire dispose de 2 radars (3 cm et 10 cm) en état de fonctionnement, mais sans APRA. Le navire n'a pas d'enregistreur de cap.

Le navire possède un Certificat de gestion de la sécurité (ISM) établi le 22 décembre 2000 par l'AMERICAN BUREAU OF SHIPPING par délégation des autorités maritimes de l'État du pavillon, en conformité avec la réglementation internationale SOLAS 1974 amendée, et valable jusqu'au 1^{er} août 2005.

Les enquêteurs du *BEA*mer ont constaté que lors de l'événement en cause, il n'a pas été établi que la personne désignée à terre ait été informée sur le champ de l'événement, et il n'a pas été fait mention non plus d'une alerte d'une cellule d'urgence de l'armement. Dans le cas d'espèce, il est apparu que la personne désignée à terre faisait partie de la cellule d'urgence de l'Armement.

Par contre il a pu être établi, en dépit des dispositions de la charte-partie, que les affréteurs n'ont été initialement informés de l'événement que par les autorités maritimes françaises.

3.3* Visite du navire par l'autorité du Port à Anvers

En raison de la collision, le CROSS Gris-Nez a demandé aux autorités chargées localement du *Port State Control* d'effectuer une visite du navire dès son arrivée à Anvers, son port de déchargement.

L'inspecteur du « *port state control* » a établi un rapport basé sur les entretiens qu'il a eus à bord lors de son inspection avec le capitaine et d'autres officiers du navire. Ce document et ses pièces jointes ont été communiqués aux enquêteurs du *BEA*mer.

3.4* Précédentes inspections PSC

Depuis l'acquisition du navire, le navire a été inspecté 5 fois.

Il a été retenu une fois à Amsterdam pendant deux jours en septembre 2000.

Des déficiences ont été relevées au cours des autres visites :

- **une à Dunkerque en décembre 2000 ;**
- **trois à Philadelphie (USA) en Mai 2001 ;**
- **aucune à Amsterdam en juillet 2001, deux au Pirée en janvier 2003.**

Le « *target factor* » (coefficient de ciblage pour visite) du navire est 10, ce qui est un coefficient plutôt faible.

4* EQUIPAGES

4.1* Le chalutier *NOTRE DAME DE LIESSE III*

4.1.1* COMPOSITION ET QUALIFICATIONS

L'équipage, conformément à sa décision d'effectif du 19 mars 2003 qui prévoit un effectif minimum de 4 hommes et un effectif maximum de 7 personnes, était constitué de 5 personnes lors de l'événement :

Un **PATRON** âgé de 34 ans, titulaire du brevet de capitaine depuis 1993 et du certificat de motoriste à la pêche depuis 1987. Ce brevet est suffisant pour commander un navire du type du chalutier *NOTRE DAME DE LIESSE III*.

Quatre **MATELOTS** qualifiés, dont l'un titulaire du brevet de lieutenant de pêche et un autre matelot de celui de capitaine.

4.1.2* APTITUDES

Le patron et son équipage étaient à jour de leur visite médicale d'aptitude et notamment reconnus aptes à l'exercice des fonctions de veille.

4.2* Le chimiquier *SEA ACE*

L'équipage est composé de 17 navigants ukrainiens qui possèdent tous des livrets de navigation maritime en cours de validité :

- un capitaine et trois officiers pont ;
- un chef mécanicien et trois officiers mécaniciens ;
- un maître d'équipage,
- trois matelots (dont deux qualifiés) ;
- un électricien, un graisseur, un pompiste, un nettoyeur ;
- un cuisinier.

Les certificats de compétence des huit officiers du navire sont tous en cours de validité et les niveaux de compétences correspondent à ceux qui sont en vigueur pour ce type de navire. Tous les certificats sont endossés par l'autorité du pavillon, et l'effectif est, pour l'État du pavillon, conforme à la convention STCW.

L'aptitude médicale des membres de l'équipage n'a pas pu être établie.

5* CHRONOLOGIE

NOTA : La chronologie des événements est basée sur les déclarations (faites aux enquêteurs du *BEAMER*) et les rapports et dépositions des officiers du *SEA ACE*, du patron du chalutier, du patron de l'*ORIGAN*, des officiers du *CROSS Gris-Nez*. Les § concernant le *Sea Ace* sont en caractères romains, ceux qui sont relatifs au *Notre Dame de Liesse III* sont en italique. Les § issus des informations objectives venant notamment du *CROSS* sont en caractères gras.

- * **Le 8 avril, 2003 à 12H00**, le *SEA ACE*, est en route vers Anvers au 75 dans la voie montante du DST. Sa vitesse est d'environ 10 nœuds. Le chef de quart estime que le vent est d'Est force 4, la mer agitée à forte, la visibilité bonne, le ciel nuageux. Les deux radars sont en route, stabilisés en cap et configuré en mouvement relatif. Une veille VHF sur 13 et 16 est assurée. Le chef de quart est seul à la passerelle. Le pilote automatique est en marche. La position est **50°20,9'N/000°16'5'E**. La situation sur le plan d'eau est la suivante : deux navires plus rapides sur des routes parallèles au *SEA ACE*, l'un sur l'avant bâbord, l'autre sur l'arrière tribord.
- * **Le 8 avril 2003 à 13H00**, le *NOTRE DAME DE LIESSE III* est en pêche en suivant une route à peu près perpendiculaire à l'axe de voie montante du DST où il se trouve à 10MN dans l'Est de bouée SW du Vergoyer. Sa vitesse est de 3,2 nœuds environ. La mer est de 2/3B, la visibilité de 10MN environ. Les deux radars sont en route, une veille radio est effectuée sur les canaux VHF 15 et 16 et SMDSM. Le navire porte ses marques de pêche.
- * **Vers 13H15**, le chef de quart du *SEA ACE* voit un navire de pêche à 2,5MN au radar à 20° sur son tribord. Il le veille attentivement car son cap semble instable.

- * L'officier contrôle ultérieurement la distance du chalutier à 0,8 MN pour un relèvement variant de 5° à 10° sur tribord et une route parallèle à celle du chimiquier.
- * En vue d'éviter le chalutier, le *SEA ACE* vient sur bâbord à la barre automatique, cap au 40°, car il n'y a pas d'obstruction sur ce bord. Avec 20° à 25° de barre, le navire évoluant rapidement, pour parer le chalutier à 0,4 MN. L'officier de quart voit un homme sur le pont du chalutier entrer, sortir, entrer à nouveau dans la passerelle et venir sur la gauche. Il met immédiatement la barre manuelle toute à gauche et voit le navire de pêche évoluer sur la droite, mais sans possibilité d'éviter la collision. L'heure de la collision est notée pour 13H45.
- * La position donnée par le CROSS pour le chimiquier et pour cette heure-là est **50°26,55'N/000°47'E**.
- * **Vers 13H30**, de son côté, le *NOTRE DAME DE LIESSE III* reconnaît un navire de commerce (coque de couleur rouge) à une distance radar de 3 MN, en route dans l'axe de la voie montante du *DST*, perpendiculairement à la sienne et veille à son évolution qu'il prévoit sur sa droite pour ainsi passer sur son arrière. Alors que les deux navires ne sont plus qu'à un MN, le navire de commerce n'a toujours pas bougé. Alors qu'il n'est plus qu'à 0,8 ou 0,5 MN, ne le voyant pas manœuvrer malgré la présence d'une personne sur son aileron de passerelle, le patron du chalutier se décide à mettre 20° de barre à droite, puis la barre toute à droite, pour éviter la collision.
- * **Vers 13H45**, malgré leurs manœuvres respectives, le chimiquier et le chalutier entrent en collision à une position notée par le chalutier au **50°26',44'N/ 000°47,40'E**.

- * *Les coques ont ragué l'une contre l'autre. Le chalutier a pris une gîte sur tribord, favorisée par un train de pêche et des funes à l'eau ; la coque du chalutier vient heurter à plusieurs reprises celle du chimiquier. Le patron ralentit le moteur. Un matelot est légèrement blessé. Le patron ordonne une ronde de bord ; une évaluation des dégâts de la coque est faite : il n'y a pas de voie d'eau.*
- * Sur le SEA ACE, le bord estime bien avoir été en contact avec le chalutier et que la coque est endommagée mais ne peut exactement localiser le point de contact avec la coque sombre du chalutier. Les tirants d'eau relevés sont : avant 6,5 m, arrière 7,4 m.
- * L'officier de quart constate sur l'écran radar que l'écho du chalutier révèle des positions non alignées les unes par rapport aux autres et une vitesse estimée à 5 nœuds ; personne n'est visible à la passerelle ; des goélands volant autour du navire lui paraissent indiquer que le chalutier est toujours engagé dans une action de pêche (sic), bien que ses marques de pêche de jour ne soient pas visibles.
- * *Le NOTRE DAME DE LIESSE III appelle le CROSS Gris-Nez et des collègues pêcheurs pour signaler la collision avec un navire de commerce, le SEA ACE, nom parfaitement visible, de 100 à 120 m de long et de couleur rouge et immatriculé à la Valette.*
- * Le commandant qui n'a pas ressenti la collision, prévenu par l'officier de quart et monté à la passerelle s'inquiète de la situation du chalutier. Il voit sur l'arrière un chalutier, distant de 0,6MN dans le sillage du SEA ACE, et le traversant. Malgré 3 appels consécutifs et sans succès sur canal 16, le capitaine donne l'ordre de reprendre alors la route initiale à sa vitesse normale.
- * En fait, et la trajectographie du CROSS le montre, le chimiquier a changé de cap (de quelques degrés) seulement au moment de la collision et pendant

quelques minutes de 13H46 et à 13H58, heure à laquelle il a repris sa route. À aucun moment, il n'a modifié sa vitesse.

- * **À 13H49**, le CROSS Gris-Nez reçoit un appel du chalutier *NOTRE DAME DE LIESSE III* lui indiquant qu'il venait d'être percuté par le chimiquier *SEA ACE*, à la position **50°26,4'N/000°47,48'E**, qu'il n'y a pas de dommage corporel grave et que les dégâts apparents sont minimes.
- * **À 13H59**, le CROSS demande à la vedette des affaires maritimes *ORIGAN* de se rendre à la rencontre du *NOTRE DAME DE LIESSE III*.
- * **À 14H09**, le CROSS tente en vain de prendre de contact avec le *SEA ACE*. Les autorités maritimes anversoises sont saisies d'une demande de visite PSC du *SEA ACE*.
- * **À 14H19**, le CROSS finit par avoir un contact avec le commandant du *SEA ACE*. Ce dernier reconnaît confusément la collision avec un chalutier et affirme l'avoir appelé sur le canal 16 de la VHF sans obtenir de réponse. Cet essai de prise de contact du chimiquier avec le chalutier est possible, mais il est à noter qu'aucune autre source n'est venue en matérialiser l'existence.
- * Le chimiquier est autorisé à poursuivre sa route.
- * **À 14H30**, l'*ORIGAN* se trouve à proximité du *NOTRE DAME DE LIESSE III* ; son annexe est mise à l'eau pour inspection de la coque du navire. Il est relevé des marques d'enfoncement sur l'étrave, des rayures et de petits enfoncements sur le côté bâbord, et un autre enfoncement dans la partie centrale du bourrelet de protection situé au-dessus de la ligne de flottaison.

- * **À 14H51**, un hélicoptère de la Marine décolle du Touquet pour effectuer une investigation photographique du chimiquier puis du chalutier. Une mission identique est confiée à l'*ORIGAN*.

- * Le NOTRE DAME DE LIESSE III *vire son chalut, constate que l'enrouleur double craque fortement quand on le vire, conséquence probable de la collision.*

- * **À 15H25**, le chalutier prévient le CROSS de son retour sur Boulogne, à vitesse réduite, par ses propres moyens. Il y arrivera à 18H22 après, en fait, avoir fait route à 10 nœuds.

- * **À 15H45**, l'*ORIGAN* constate sur le côté tribord de la coque du *SEA ACE* des marques et rayures sur la partie arrière du navire et des marques bleues et blanches au niveau de l'échelle des tirants d'eau.

- * Les vues photographiques concernant les avaries des deux navires sont jointes en annexe.

== ** ==

6* DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE.

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes.

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

- **contraintes naturelles ;**
- **défaillances matérielles ;**
- **autres facteurs.**

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

- **certain, probable ou hypothétique,**
- **déterminant ou aggravant,**
- **conjoncturel ou structurel,**

avec pour objectif d'écartier, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

6.1* Contraintes naturelles

Aucune contrainte naturelle particulière qui aurait favorisé l'événement ne peut être évoquée.

6.2* Défaillances et inadéquations matérielles

Aucune défaillance matérielle n'a pu être mise en évidence sur aucun des deux navires.

6.3* Autres facteurs

6.3.1* LA SITUATION SUR LE PLAN D'EAU AVANT LA COLLISION

Le patron du chalutier évoque dans son rapport de mer la présence trois autres navires de commerce montant du SW à des distances de 2 à 3MN et d'autres navires de pêche dans les parages, sans indication de proximité. Ces autres navires de pêche ne sont pas mentionnés dans les rapports du *SEA ACE*. On peut donc considérer qu'ils étaient suffisamment distants pour ne pas gêner les manœuvres du chimiquier.

Le chef de quart du *SEA ACE* mentionne, à sa prise de quart, une situation du plan d'eau à laquelle il ne fait plus allusion par la suite, sinon pour évoquer qu'il lui était plus facile de venir à gauche qu'à droite, au moment où il a manœuvré sur bâbord. Cependant, il ne mentionne pas la distance ni le gisement du rattrapant de

tribord pour justifier de sa manœuvre sur bâbord, manœuvre qui, *a priori*, n'est pas justifiée si l'on se réfère au *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*.

6.3.2* L'INTERPRETATION DES DISPOSITIONS DU Règlement international pour prévenir les abordages en mer — « NE PAS GÊNER », REGLE 10-i)

Le *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* précise qu'un navire de pêche en action de pêche (de plus de 20 m) dans le DST ne doit pas gêner les autres navires qui y transitent. Les navires de moins de 20 m, quant à eux, ne disposent d'aucune sorte de privilège de route dans le DST et doivent donc, dans tous les cas, manœuvrer. Hors DST, les navires en pêche sont prioritaires.

On peut en déduire que « ne pas gêner » c'est pêcher librement quand le DST est libre de navires. Ne pas gêner, c'est aussi pêcher dans la direction du trafic en faisant route dans le même sens que les navires qui transitent dans le DST. Ne pas gêner, c'est encore la possibilité de pêcher le long des limites des abords des DST. Ne pas gêner c'est enfin manœuvrer assez tôt pour éviter de se trouver en situation rapprochée. Certes, l'expression « *ne pas gêner* » ne fait pas référence à une priorité de l'un par rapport à l'autre et c'est là que réside son ambiguïté. Néanmoins, dès lors qu'il existe un sens de déplacement réglementaire dans le DST, tout navire qui ne se conforme pas à la règle 10 en vigueur dans l'espace concerné est « *gênant* » par rapport aux navires qui s'y trouvent.

Il est évident que pêcher dans le DST perpendiculairement au sens du trafic en présence rapprochée d'autres navires est gênant, surtout de la part d'un navire dont la longueur hors tout est à peine supérieure à 20m. Face à un tel

comportement, évidemment inadéquat, il ne restait au chimiquier qu'à appliquer la règle 17 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* relative à la manœuvre du navire non privilégié, en l'occurrence une abattée franche faite en temps utile.

Le problème naît du fait que le chimiquier (pour autant que l'on puisse se fier à ses déclarations) n'a jamais perçu la route initiale du chalutier comme perpendiculaire à la sienne, mais comme parallèle. Il se trouvait donc dans la situation d'un navire rattrapant d'un autre navire transitant dans la partie extérieure droite du DST. Il ne pouvait donc le dépasser qu'en abattant sur bâbord.

6.3.3* LA SITUATION PARTICULIERE DES NAVIRES AU MOMENT DE LA COLLISION

Les déclarations faites par les deux navires sont différentes :

Le *SEA ACE* affirme que le chalutier qu'il rattrapait a fait une abattée sur bâbord et que, de ce fait, il a dû accentuer sa manœuvre sur bâbord à cause de celle du chalutier.

Il est probable que la mer qui devait être un peu formée favorisait des embardées du chalutier tirant son train de pêche à environ 3 nœuds et que le chef de quart du chimiquier a pu confondre embardée avec changement de cap.

Le *NOTRE DAME DE LIESSE III* ne commente pas les manœuvres du chimiquier. Il indique la route fautive qui est la sienne et signale sa manœuvre de dernière minute. Devant l'imminence de la collision, son patron a mis la barre à droite pour réduire l'angle de collision entre les deux navires au moment de l'impact.

Cette manœuvre n'est pas favorisée par le courant portant au sw, mais c'est la seule possible dans les conditions qui prévalaient lors d'une évolution rendue difficile par le train de pêche.

6.3.3.1* La situation particulière du *NOTRE DAME DE LIESSE III* au moment de la collision

À aucun moment, le patron du chalutier n'a perçu le caractère non conforme de sa route au regard du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*. Il s'est considéré comme s'il était en dehors de tout DST, comme doublement prioritaire parce qu'il était en pêche et que le navire de commerce qu'il avait noté comme proche venait de sa gauche. Pour lui, le chimiquier devait manœuvrer et passer sur son arrière.

Ayant mis la barre à droite toute peu de temps avant la collision, le chalutier est sans doute venu un peu à droite, participant ainsi à rendre le choc moins violent et moins conséquent. Le choc a néanmoins été très brutal puisque la console de son ordinateur de pêche s'est dessaisie et est tombée sur le plancher, que le sondeur est tombé en panne et que la gîte due au choc a été très accentuée.

Le patron a immédiatement appelé l'équipage — il y avait alors deux hommes dans l'entrepont et deux hommes dans la cale à ranger les caisses de poisson en cale — qui est précipitamment monté sur le pont et a participé à l'évaluation des dégâts.

Il est possible que le chalutier ait été appelé par le chimiquier, il est possible qu'il n'ait pas compris l'appel en anglais. Le patron s'est mis immédiatement en relation avec le CROSS Gris-Nez qui l'a bien reçu sur canal 16.

6.3.3.2* La situation particulière du *SEA ACE* au moment de la collision

Deux éléments objectifs sont à prendre en considération :

- l'officier de quart a porté un point à 13H40 (opération qui a dû lui prendre de 1 à 2 min., donc le faire revenir en veille à 13H42) ce qui indique qu'il n'était pas outre mesure préoccupé par le chalutier qu'il croyait rattraper et avec lequel il devait entrer en collision 4 min. plus tard ;
- la trajectographie du CROSS indique qu'il n'y a eu aucune manœuvre significative de la part du chimiquier avant l'abordage.

Étant passé au dernier moment sur barre manuelle et, seul à la passerelle, l'officier de quart n'a pas vu à quelle hauteur de la coque se produisait l'impact. Il a prévenu immédiatement le capitaine qui, de son bureau, n'avait rien remarqué. Le capitaine s'est rendu compte que le navire abordé était sur son sillage. Il a peut-être essayé de l'appeler en VHF, mais ceci n'est pas confirmé par aucune source d'information. Le CROSS Gris-Nez qui a bien reçu l'appel du chalutier n'a pas entendu celui du *SEA ACE* au chalutier, ce qui est pour le moins surprenant. Le chimiquier est resté en route et n'a pas modifié sa vitesse.

6.3.3* LES DEGATS CONSTATES SUR LE NOTRE-DAME DE LIESSE III

À la demande des assureurs, le chalutier a été visité à flot dès son retour au port et il a été constaté :

- des traces de frottement sur l'avant bâbord sans dommage sur le bordé,
- la défense en acier au droit du pont principal et à mi-longueur du navire, écrasée sur 10 mètres de longueur et avec des traces de peinture rouge,

- le bordé est sain et étanche, sans déformation structurelle dans tous les endroits où il a pu être visité ; un plongeur a été missionné et aucune déformation de coque n'a été notée sur les œuvres vives ;
- divers appareils se trouvant à la passerelle ont été endommagés ;
- l'enrouleur des deux chaluts ne fonctionne plus de façon satisfaisante.

Le CSN n'a été prévenu qu'ultérieurement, bien qu'il constitue dans le cas d'espèces la seule autorité susceptible de contrôler le franc-bord et d'établir et/ou de renouveler les certificats de franc-bord. Cette situation est regrettable et il aurait été utile que le CSN soit associé par l'armateur et son assureur aux premiers constats d'avaries.

6.3.4* LES DEGATS CONSTATES A BORD DU SEA ACE

À l'escale d'Anvers, l'inspecteur de la navigation a fait mettre à la mer le canot de sauvetage tribord pour aller constater les dégâts sur la coque du SEA ACE :

- une ligne horizontale d'éraflures de peinture à environ 0,70m au-dessus de la ligne de flottaison, pour un tirant d'eau arrière de 7,40m au niveau des couples 29 à 31 ;
- quelques éraflures ont causé des indentations de 1 à 2 cm ;
- une ligne horizontale d'éraflures de peinture à environ 1,80 mètre au-dessus de la ligne de flottaison au niveau du couple 30 à 28 ;
- quelques éraflures à quelques mètres au-dessus de la ligne de flottaison, presque à la hauteur du pont de la superstructure (couple 25).

6.3.5* LES COMPORTEMENTS A BORD DU CHALUTIER

« À bord d'un chalutier, on pêche, c'est la raison d'être en mer. » C'est le point de vue qui a été exprimée par le patron du chalutier.

On y pêche en suivant les indications des traits de pêche que le patron a décidé de suivre et qui sont conservées sur la cartographie électronique. Toutes les évolutions sont faites en fonction de l'endroit où le chalut doit passer, car le fond y est déjà connu, et de la croche qu'il faut éviter. La situation surface peut-être contrariante si elle oblige à manœuvrer : en effet, pour faire son trait de pêche, il faut tenir compte de la configuration des fonds et ça n'est pas toujours possible en raison de ce qui se passe sur l'eau.

Comme l'a estimé le patron : « Alors avec un navire sur bâbord, si l'on est en pêche : c'est à lui de manœuvrer, peu importe que l'on soit dans le DST ou en dehors. »

La non-conformité de ce comportement avec les dispositions de la règle 10 du Règlement international pour prévenir les abordages en mer est préoccupante et il s'agit là d'un facteur certain, quasiment structurel et déterminant de l'événement.

6.3.6* LES COMPORTEMENTS A BORD DU SEA ACE

Les déclarations du chef de quart du SEA ACE n'éclairent pas sur ses intentions de manœuvre par rapport au chalutier.

Qu'attendait-il du patron du chalutier ? Qu'il manœuvre ? Les enquêteurs du BEAmer considèrent que l'officier n'avait pas pris de décision quant à une attitude

à adopter par rapport à la situation. Il semble qu'il la laissait évoluer d'elle-même pensant qu'elle s'arrangerait sans doute par elle-même : le pêcheur n'apparaissant pas pêcher, le plus petit navire s'écarterait pour le plus gros.

Le rapport de l'officier de quart indique qu'il était préoccupé par le gisement insuffisant du chalutier qui ne semblait pas évoluer de façon significative sur la droite dans le temps et donc qui se maintenait en risque de collision. Il est possible qu'il s'agisse là d'une reconstruction des faits. On ne va pas porter un point quand on se trouve dans une situation rapprochée et qu'il y a nécessité à se conformer à la règle 17 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*. Comme en outre il est établi que le chimiquier n'a manœuvré que faiblement et au dernier moment avant l'abordage, on ne peut en conclure qu'un défaut de veille et subséquemment une méconnaissance de la règle 17.

Ce défaut de veille à bord du chimiquier constitue à l'évidence un facteur, qu'on peut espérer conjoncturel, tout aussi déterminant et certain de l'événement.

Les enquêteurs du *BEA*mer soulignent enfin que le comportement post-accidentel du chimiquier n'est pas satisfaisant, ni en ce qui concerne l'attention portée au navire abordé, ni pour signaler l'incident au CROSS, ni enfin dans la rédaction des rapports de mer. C'est un facteur potentiellement aggravant.

Dans le cas d'espèce, un heureux concours de circonstances a permis d'éviter le pire, mais il n'en va pas toujours ainsi. Une collision entre un navire de commerce et un navire de pêche peut se conclure par la perte totale du navire de pêche, avec disparition de tout ou partie de l'équipage. Il conviendrait pour le navire de commerce de ne s'éloigner de la zone du sinistre qu'après avoir prévenu le MRCC

compétent (conformément d'ailleurs aux dispositions du Code ISM) et attendu ses instructions.

6.4* Synthèse

L'abordage du chalutier *NOTRE-DAME DE LIESSE III* par le chimiquier maltais *SEA ACE* a eu pour causes déterminantes :

- **un très probable défaut de veille à bord du chimiquier :**
- **le choix délibéré par le chalutier d'une route de pêche inadéquate perpendiculaire au sens du trafic dans le DST ;**
- **la méconnaissance des dispositions du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer par le chalutier (R.10-i) comme par le chimiquier (r.17).***

On ne doit qu'à un heureux concours de circonstances l'absence de dommage corporel ou matériel importants. Il est à noter que l'événement aurait pu entraîner une perte totale du chalutier et/ou une déchirure de la coque du chimiquier avec rejet accidentel à la mer de sa cargaison de produits chimiques.

7* RECOMMANDATIONS

*

7.1* Le *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* n'est pas appliqué avec suffisamment de rigueur par beaucoup trop de professionnels de la mer. La nécessité de s'y conformer doit être prise en considération de façon plus large. Le BEAmer recommande à la Coopérative maritime étaploise (CME) de rappeler de façon permanente à ses membres la **nécessité de respecter de façon scrupuleuse la règle 10 du Règlement international pour prévenir les abordages en mer** et de ne pas pêcher dans le DST dans tout autre sens que le celui du trafic dès lors qu'il y a le moindre risque de gêne et donc de collision (navire à moins 2MN p.ex). Le *Guide de bonne conduite pour la navigation dans le DST* (joint en annexe) que la CME édite à l'intention de ses membres pourrait être modifié dans ce sens, et ne plus comporter de mentions comme : « *ne gêner autant que possible les navires de commerce qui sont prioritaire dans leur voie de navigation* ». Il vaudrait mieux écrire dans ce document : **« ne jamais gêner les navires de commerce qui sont prioritaires dans leur voie de navigation »**.

*

7.2* Accident après accident (abordages & échouements), le BEAmer est dans l'obligation de constater que la **qualité de la veille à bord des navires de commerce** exploités dans les eaux maritimes de l'Union européenne ne cesse de

se dégrader. L'attention des États de pavillon comme de l'Agence européenne de sécurité maritime est appelée sur cette évolution préoccupante.

*

7.3* Accident après accident (abordages & échouements), le *BEAMer* est dans l'obligation de statistiquement constater que la **qualité des rapports de mer** établis par les capitaines et officiers des navires de commerce se dégrade et qu'ils peuvent être indigents ou pire affectés d'un réel déficit de sincérité que les trajectographies issues des radars des VTS compétents (dans le cas d'espèce ceux du CROSS Gris-Nez) mettent en évidence. Les États du pavillon concernés et les autres destinataires de ces rapports de mer (exploitants, affréteurs, assureurs, etc.) pourraient tirer toutes les conséquences de cet état de choses regrettable.

*

7.4* Le *BEAMer* qui a déjà eu à connaître de cas semblables, recommande que la **gestion de la communication VHF en langue anglaise entre navires de pêche français et navires de commerce étrangers** puisse faire l'objet d'une réflexion chez les professionnels de la pêche maritime et en particulier de ceux pratiquant la pêche au large ou toute pêche pouvant nécessiter la connaissance de l'anglais en vue, soit d'acquérir les éléments de base de l'anglais maritime, soit d'utiliser les compétences de tiers, tels les CROSS, pour assurer systématiquement l'aide ou le relais dans les communications, entre navires.

*

7.5* Dans des mers de plus en plus fréquentées en raison de l'accroissement des échanges maritimes, il est nécessaire que la **formation dispensée dans les écoles maritimes** prenne en considération la nécessité pour le navire de pêche de recruter des équipages non seulement compétents pour assurer la veille à la passerelle, mais aussi de façon plus complète et approfondie à l'exploitation des aides radioélectriques à la navigation. Cette formation pourrait être modulaire et effectuée de façon profitable après une expérience à la mer d'une durée minimale permettant ainsi une meilleure appréhension de tous les événements liés à l'exercice du quart à la mer pendant les périodes de navigation et les périodes de pêche.

Clos à Paris, le 09 octobre 2003



pour les enquêteurs

EA.G. (ex) A.M. Georges TOURET

directeur du BEAMer

DEPOSITIONS,
AVIS
&
COMMENTAIRES

**C.R.O.S.S. GRIS NEZ****GRIS NEZ M.R.C.C.**

BOCS

Centre Régional Opérationnel
de Surveillance et de Sauvetage
en mer

Maritime Rescue Coordination Center
French SAR Point of Contact (SPOC)

CROSS GRIS NEZ
62179 AUDINGHEN
FRANCE

☎ :33 3 21 87 21 87

☎ 33 3 21 87 78 55

Télex : 130 680 CROSSGN

INMARSAT C : 422799256

OPS.CROSS-GRIS-NEZ@equipement.gouv.fr

P 081630Z AVR 03
FM CROSS GRIS NEZ
TO PREMAR MANCHE
INFO DRAM LE HAVRE
BEA MER
DAMGM/SM
DAMGM/SM1
N IPHEA
SECGEMER
AFMAR BOULOGNE
GROUPEGENDMAR CHERBOURG
DETAERO LE TOUQUET
BT
NON PROTEGE
MCA SECMAR
NMR/0004 NP 0804
OBJ/SITREP SAR NR 279 UNIQUE
TXT
JOURNEE DU 08/04/2003 (TOUTES HEURES ZULU)

A - NOTRE DAME DE LIESSE / FPRO / FRANCAIS

B - 50 26,4'N - 000 47,48'E

C - 11H49 / NOTRE DAME DE LIESSE 3 NOUS INFORME DE LA COLLISION.

D - 5 PERSONNES.

E - DETRESSE

F - CROSS GRIS NEZ.

G - NOM: NOTRE DAME DE LIESSE 3 - IMMATRICULATION: BL 463880
TYPE: CHALUTIER ARRIERE PECHE FRAICHE.

H - VISIBILITE: 20 MN

J - 11H49: NOTRE DAME DE LIESSE NOUS INFORME AVOIR ETE PERCUTE PAR LE
CHIMIQUIER SEA ACE.
PAS DE BLESSE, DEGATS APPAREMMENT MINIMES.
11H59: DEMANDONS A L'ORIGAN DE SE RENDRE SUR LE NOTRE DAME DE
LIESSE 3.
12H09: TENTONS CONTACT AVEC LE SEA ACE - SANS RESULTAT.
12H10: DEMANDONS UNE INSPECTION DU NAVIRE A SON ARRIVEE A ANVERS.
12H19: CONTACT AVEC LE COMMANDANT DU SEA ACE.
CELUI-CI RECONNAIT CONFUSEMENT LA COLLISION ET AFFIRME
AVOIR APPELE LE CHALUTIER SUR 15 MAIS QUE CELUI-CI N'A PAS
REPONDU.
12H51: RGW DECOLLE DU TOUQUET, SE REND SUR LE SEA ACE AFIN
D'EFFECTUER UNE INVESTIGATION COMPLEMENTAIRE.
12H56: ORIGAN NOUS INFORME QUE LE FLANC BABORD DU ND DE LIESSE
EST MARQUE PAR DES ERAFLURES ET DES ENFONCEMENTS.

13H10: INVESTIGATIONS DE RGW SUR LE SEA ACE TERMINEES.
SE REND SUR LE NOTRE DAME DE LIESSE 3 AFIN DE REALISER DES
PHOTOGRAPHIES.
13H26: NOTRE DAME DE LIESSE FAIT ROUTE BOULOGNE.
16H22: N.D DE LIESSE ENTRE BOULOGNE.

I - VEDETTE AFFAIRES MARITIMES ''ORIGAN''
HELICOPTERE MARINE NATIONALE ''RGW''

M - ENQUETE BEA MER OUVERTE
DEMANDE D'INSPECTION DU ''SEA ACE'' FAITE AU PORT DE DESTINATION.
PHOTOGRAPHIE DU ''SEA ACE'' PRISE PAR L'ORIGAN.

N - TIRES SEULS D'AFFAIRES 5
HEURE DE FIN D'OPERATION: 16H22

BT
NNNN

CROSS Gris-Nez

Echelle 1:389895
Mercator ED50

20 km

Deb : 08/04/2003 10:50:03 GMT
Fin : 08/04/2003 13:16:03 GMT
Pas 120 s

N°	Nom	Deb GMT	Fin GMT
----	-----	---------	---------

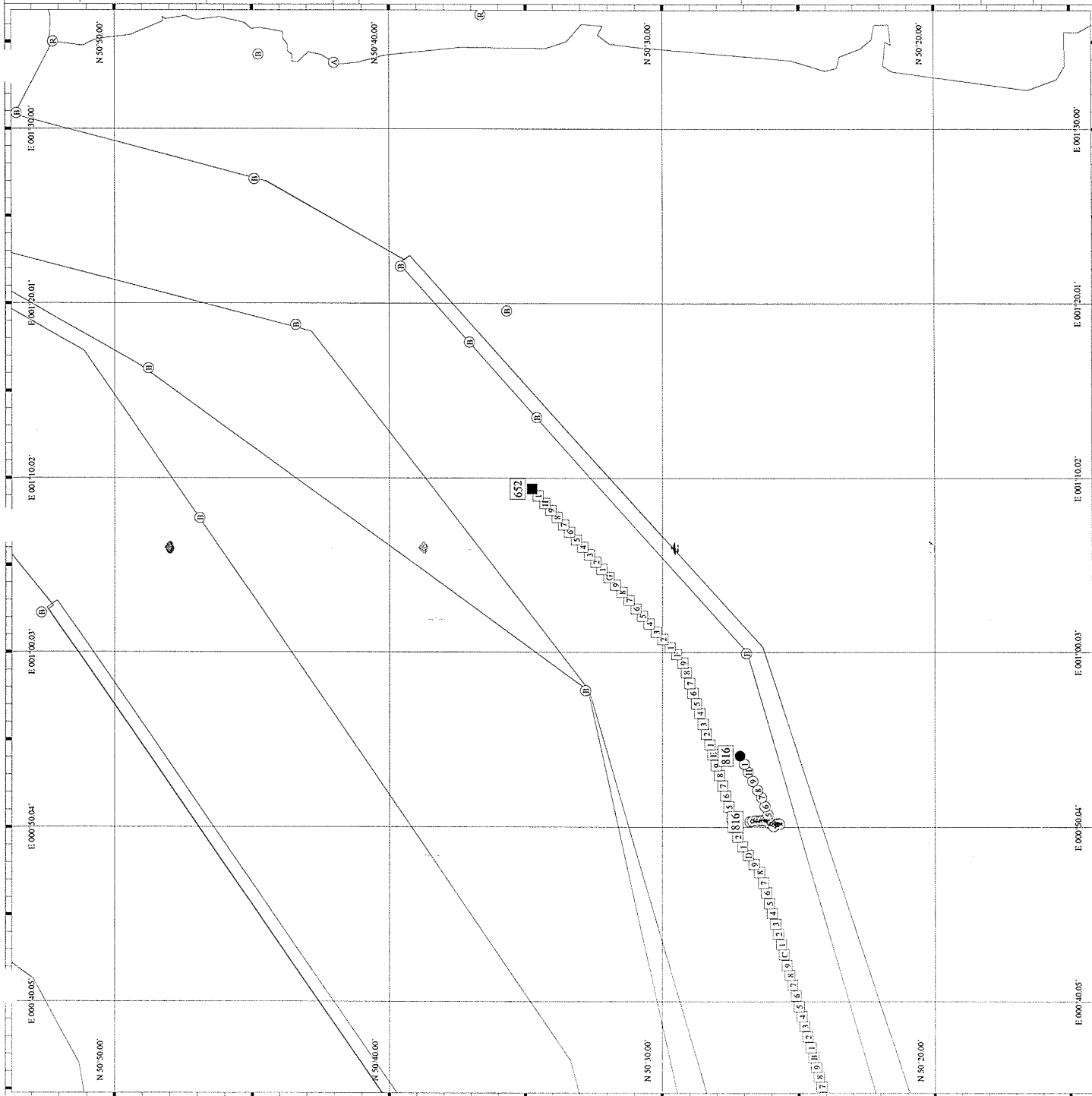
<input type="checkbox"/> 652	I22 9HIX6-COL	08/04/2003 10:55:36	08/04/2003 13:15:53
<input type="checkbox"/> 816	ND LIESSE	08/04/2003 12:28:16	08/04/2003 13:15:48

Commentaire

COL 08/04/03

08/04/2003 13:18:39 GMT

SOFRELOG



+ Trajectoire de la piste (652) Nom (122 9HIX6-COL) +
 + Debut : 08/04/2003 10:50:03 GMT +
 + n : 08/04/2003 13:16:03 GMT +
 + Pas entre les symboles : 120 s +
 + Système géodésique : ED50 +
 + Unite de vitesse : Nd +
 + Nombre de points (Total/Plottés/Intermédiaires) : (842/72/770) +

N°	Latitude	Longitude	Cap	Vit.	Date
De	N 50°23.60'	E 000°31.93'	69.7	11.7	08/04/2003 10:55:36
2	N 50°23.64'	E 000°32.15'	71.3	11.7	08/04/2003 10:56:06
3	N 50°23.73'	E 000°32.72'	75.4	11.6	08/04/2003 10:58:06
4	N 50°23.84'	E 000°33.27'	74.9	11.5	08/04/2003 11:00:06
5	N 50°23.95'	E 000°33.89'	75.2	11.5	08/04/2003 11:02:06
6	N 50°24.05'	E 000°34.49'	74.9	11.6	08/04/2003 11:04:06
7	N 50°24.17'	E 000°35.12'	74.9	11.6	08/04/2003 11:06:06
8	N 50°24.27'	E 000°35.68'	74.8	11.7	08/04/2003 11:08:06
9	N 50°24.36'	E 000°36.24'	75.3	11.7	08/04/2003 11:10:06
F	N 50°24.47'	E 000°36.80'	74.9	11.7	08/04/2003 11:12:06
1	N 50°24.57'	E 000°37.36'	75.2	11.6	08/04/2003 11:14:06
2	N 50°24.68'	E 000°37.98'	74.8	11.7	08/04/2003 11:16:06
3	N 50°24.80'	E 000°38.58'	74.7	11.7	08/04/2003 11:18:06
4	N 50°24.90'	E 000°39.15'	74.7	11.7	08/04/2003 11:20:06
5	N 50°25.00'	E 000°39.72'	75.2	11.7	08/04/2003 11:22:06
6	N 50°25.11'	E 000°40.35'	75.0	11.7	08/04/2003 11:24:06
7	N 50°25.24'	E 000°40.96'	74.3	11.7	08/04/2003 11:26:06
8	N 50°25.34'	E 000°41.52'	74.0	11.7	08/04/2003 11:28:06
9	N 50°25.45'	E 000°42.09'	74.2	11.7	08/04/2003 11:30:06
C	N 50°25.56'	E 000°42.72'	74.9	11.7	08/04/2003 11:32:06
1	N 50°25.66'	E 000°43.28'	75.1	11.7	08/04/2003 11:34:06
2	N 50°25.77'	E 000°43.90'	75.0	11.7	08/04/2003 11:36:09
3	N 50°25.87'	E 000°44.47'	74.8	11.7	08/04/2003 11:38:09
4	N 50°25.99'	E 000°45.09'	74.8	11.7	08/04/2003 11:40:09
5	N 50°26.09'	E 000°45.65'	74.6	11.7	08/04/2003 11:42:09
6	N 50°26.20'	E 000°46.26'	75.0	11.7	08/04/2003 11:44:09
7	N 50°26.31'	E 000°46.83'	74.3	11.7	08/04/2003 11:46:09
	N 50°26.45'	E 000°47.43'	74.1	11.7	08/04/2003 11:48:09
9	N 50°26.65'	E 000°47.89'	63.1	11.2	08/04/2003 11:50:09
D	N 50°26.87'	E 000°48.40'	60.0	11.2	08/04/2003 11:52:09
1	N 50°27.07'	E 000°48.90'	59.4	11.3	08/04/2003 11:54:09
2	N 50°27.25'	E 000°49.45'	61.4	11.3	08/04/2003 11:56:09
3	N 50°27.35'	E 000°50.01'	68.7	11.3	08/04/2003 11:58:09
4	N 50°27.47'	E 000°50.60'	71.0	11.4	08/04/2003 12:00:09
5	N 50°27.57'	E 000°51.17'	72.4	11.5	08/04/2003 12:02:09
6	N 50°27.69'	E 000°51.80'	73.1	11.6	08/04/2003 12:04:09
7	N 50°27.80'	E 000°52.36'	73.3	11.6	08/04/2003 12:06:09
8	N 50°27.92'	E 000°52.97'	73.2	11.7	08/04/2003 12:08:09
9	N 50°28.03'	E 000°53.53'	73.4	11.7	08/04/2003 12:10:09
E	N 50°28.16'	E 000°54.15'	73.3	11.7	08/04/2003 12:12:09
1	N 50°28.27'	E 000°54.71'	73.1	11.7	08/04/2003 12:14:09
2	N 50°28.40'	E 000°55.32'	72.5	11.7	08/04/2003 12:16:11
3	N 50°28.51'	E 000°55.89'	72.9	11.7	08/04/2003 12:18:11
4	N 50°28.64'	E 000°56.51'	72.8	11.7	08/04/2003 12:20:11
5	N 50°28.76'	E 000°57.06'	72.3	11.7	08/04/2003 12:22:11
	N 50°28.89'	E 000°57.66'	72.6	11.6	08/04/2003 12:24:11
7	N 50°29.00'	E 000°58.22'	72.9	11.6	08/04/2003 12:26:11
8	N 50°29.13'	E 000°58.84'	72.7	11.6	08/04/2003 12:28:11
9	N 50°29.25'	E 000°59.39'	72.1	11.6	08/04/2003 12:30:11

CROSS Gris-Nez

Echelle 1:194947
Mercator ED50

0 10 km

Deb : 08/04/2003 10:55:35 GMT
Fin : 08/04/2003 13:22:35 GMT
Pas 180 s

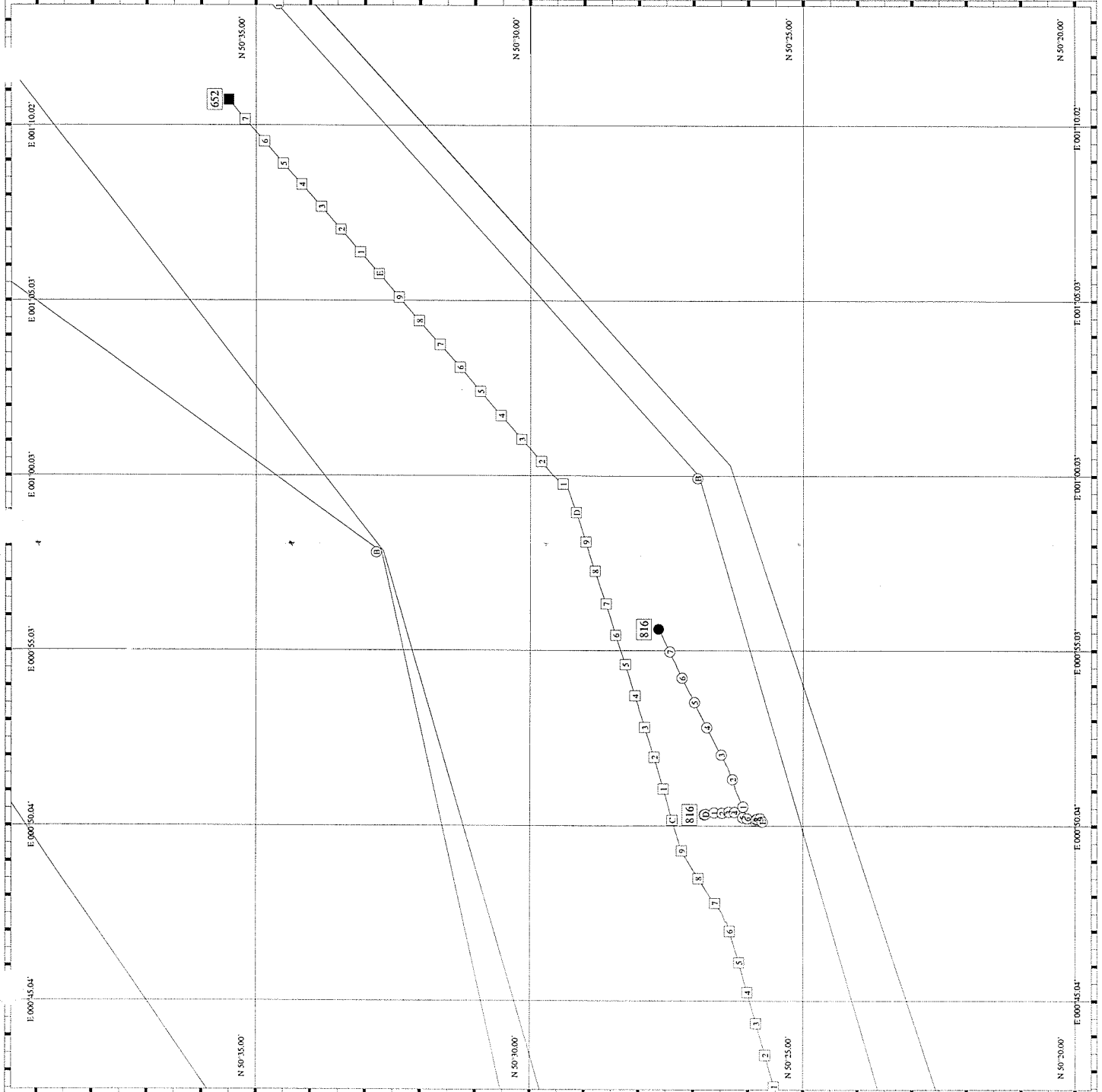
N°	Nom	Deb GMT	Fin GMT
652	<input type="checkbox"/> 122 9HIX6-COL	08/04/2003 10:55:36	08/04/2003 13:22:23
816	<input type="checkbox"/> ND LIESSE	08/04/2003 12:28:16	08/04/2003 13:22:18

Commentaire

COLLISION 08/04

08/04/2003 13:23:56 GMT

SOFRELOG




```

+-----+
+ Trajectoire de la piste (816) Nom (ND LIESSE)
+ Debut : 08/04/2003 10:55:35 GMT
+ n : 08/04/2003 13:22:35 GMT
+ Pas entre les symboles : 180 s
+ Système géodésique : ED50
+ Unite de vitesse : Nd
+ Nombre de points (Total/Plottés/Intermédiaires) : (325/20/305)

```

N°	Latitude	Longitude	Cap	Vit.	Date
De	N 50°26.80'	E 000°50.32'	161.3	2.0	08/04/2003 12:28:16
D	N 50°26.78'	E 000°50.33'	161.3	2.4	08/04/2003 12:28:36
1	N 50°26.62'	E 000°50.38'	170.3	3.3	08/04/2003 12:31:36
2	N 50°26.48'	E 000°50.37'	177.5	3.0	08/04/2003 12:34:36
3	N 50°26.36'	E 000°50.40'	176.0	2.9	08/04/2003 12:37:36
4	N 50°26.25'	E 000°50.39'	184.1	2.3	08/04/2003 12:40:36
5	N 50°26.10'	E 000°50.24'	209.5	3.2	08/04/2003 12:43:36
6	N 50°26.02'	E 000°50.21'	203.6	2.3	08/04/2003 12:46:36
7	N 50°25.86'	E 000°50.19'	188.4	3.2	08/04/2003 12:49:36
8	N 50°25.83'	E 000°50.20'	175.7	0.8	08/04/2003 12:52:36
9	N 50°25.78'	E 000°50.21'	171.6	0.9	08/04/2003 12:55:36
E	N 50°25.74'	E 000°50.12'	275.5	1.9	08/04/2003 12:58:36
1	N 50°26.10'	E 000°50.55'	66.3	12.7	08/04/2003 13:01:36
2	N 50°26.29'	E 000°51.32'	70.8	9.8	08/04/2003 13:04:36
3	N 50°26.49'	E 000°52.02'	67.0	10.1	08/04/2003 13:07:36
4	N 50°26.76'	E 000°52.80'	63.5	10.5	08/04/2003 13:10:38
5	N 50°26.98'	E 000°53.52'	64.0	10.5	08/04/2003 13:13:38
6	N 50°27.21'	E 000°54.22'	63.7	10.5	08/04/2003 13:16:38
7	N 50°27.43'	E 000°54.97'	64.6	10.4	08/04/2003 13:19:38
Fi	N 50°27.64'	E 000°55.61'	64.1	10.4	08/04/2003 13:22:18

F	N 50°29.48'	E 000°59.87'	55.9	11.0	08/04/2003 12:32:11
1	N 50°29.72'	E 001°00.28'	50.3	11.1	08/04/2003 12:34:11
2	N 50°29.98'	E 001°00.75'	49.9	11.1	08/04/2003 12:36:11
	N 50°30.23'	E 001°01.17'	49.4	11.2	08/04/2003 12:38:11
4	N 50°30.49'	E 001°01.64'	49.3	11.3	08/04/2003 12:40:11
5	N 50°30.73'	E 001°02.07'	49.3	11.3	08/04/2003 12:42:11
6	N 50°30.96'	E 001°02.51'	49.7	11.3	08/04/2003 12:44:11
7	N 50°31.22'	E 001°02.98'	50.0	11.2	08/04/2003 12:46:11
8	N 50°31.47'	E 001°03.45'	49.8	11.2	08/04/2003 12:48:11
9	N 50°31.72'	E 001°03.87'	49.0	11.3	08/04/2003 12:50:11
G	N 50°31.96'	E 001°04.30'	49.2	11.3	08/04/2003 12:52:11
1	N 50°32.21'	E 001°04.76'	49.4	11.2	08/04/2003 12:54:11
2	N 50°32.43'	E 001°05.18'	50.0	11.0	08/04/2003 12:56:03
3	N 50°32.66'	E 001°05.60'	49.9	11.0	08/04/2003 12:58:03
4	N 50°32.91'	E 001°06.04'	49.7	10.9	08/04/2003 13:00:03
5	N 50°33.14'	E 001°06.46'	49.5	10.9	08/04/2003 13:02:03
6	N 50°33.39'	E 001°06.91'	49.4	10.8	08/04/2003 13:04:03
7	N 50°33.61'	E 001°07.31'	49.5	10.7	08/04/2003 13:06:03
8	N 50°33.85'	E 001°07.75'	49.6	10.7	08/04/2003 13:08:03
9	N 50°34.08'	E 001°08.15'	49.3	10.6	08/04/2003 13:10:03
U	N 50°34.30'	E 001°08.55'	49.0	10.6	08/04/2003 13:12:03
L	N 50°34.55'	E 001°08.99'	49.0	10.5	08/04/2003 13:14:03
Fi	N 50°34.76'	E 001°09.38'	49.1	10.5	08/04/2003 13:15:53

```

+-----+
+ Trajectoire de la piste (816) Nom (ND LIESSE)
+ Debut : 08/04/2003 10:50:03 GMT
+ n : 08/04/2003 13:16:03 GMT
+ Pas entre les symboles : 120 s
+ Système géodésique : ED50
+ Unite de vitesse : Nd
+ Nombre de points (Total/Plottés/Intermédiaires) : (286/25/261)
+-----+

```

N°	Latitude	Longitude	Cap	Vit.	Date
De	N 50°26.80'	E 000°50.32'	161.3	2.0	08/04/2003 12:28:16
9	N 50°26.71'	E 000°50.36'	166.6	2.9	08/04/2003 12:30:06
F	N 50°26.58'	E 000°50.38'	173.8	3.3	08/04/2003 12:32:06
1	N 50°26.50'	E 000°50.37'	178.3	3.0	08/04/2003 12:34:06
2	N 50°26.40'	E 000°50.39'	174.6	3.0	08/04/2003 12:36:06
3	N 50°26.34'	E 000°50.40'	175.0	2.4	08/04/2003 12:38:06
4	N 50°26.27'	E 000°50.39'	177.5	2.2	08/04/2003 12:40:06
5	N 50°26.18'	E 000°50.36'	185.4	2.4	08/04/2003 12:42:06
6	N 50°26.08'	E 000°50.22'	210.8	3.2	08/04/2003 12:44:06
7	N 50°26.00'	E 000°50.18'	205.8	2.8	08/04/2003 12:46:06
3	N 50°25.97'	E 000°50.22'	183.0	1.7	08/04/2003 12:48:06
9	N 50°25.82'	E 000°50.18'	188.3	3.3	08/04/2003 12:50:06
G	N 50°25.83'	E 000°50.20'	186.0	1.1	08/04/2003 12:52:06
1	N 50°25.81'	E 000°50.20'	174.8	0.9	08/04/2003 12:54:06
2	N 50°25.77'	E 000°50.21'	171.8	1.0	08/04/2003 12:56:06
3	N 50°25.73'	E 000°50.18'	181.5	1.2	08/04/2003 12:58:06
4	N 50°25.94'	E 000°50.05'	337.1	7.1	08/04/2003 13:00:06
5	N 50°26.14'	E 000°50.72'	66.3	12.7	08/04/2003 13:02:06
6	N 50°26.26'	E 000°51.19'	70.6	9.9	08/04/2003 13:04:06
7	N 50°26.38'	E 000°51.70'	70.0	9.9	08/04/2003 13:06:06
8	N 50°26.52'	E 000°52.11'	65.8	10.2	08/04/2003 13:08:06
9	N 50°26.70'	E 000°52.63'	63.6	10.5	08/04/2003 13:10:08
H	N 50°26.87'	E 000°53.14'	63.7	10.5	08/04/2003 13:12:08
1	N 50°27.01'	E 000°53.61'	64.1	10.5	08/04/2003 13:14:08
Fi	N 50°27.17'	E 000°54.08'	63.6	10.5	08/04/2003 13:15:48

```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
+ Trajectoire de la piste (652) Nom (122 9HIX6-COL)
+ Debut : 08/04/2003 10:55:35 GMT
+ Fin : 08/04/2003 13:22:35 GMT
+ Pas entre les symboles : 180 s
+ Système géodésique : ED50
+ Unite de vitesse : Nd
+ Nombre de points (Total/Plottés/Intermédiaires) : (881/50/831)

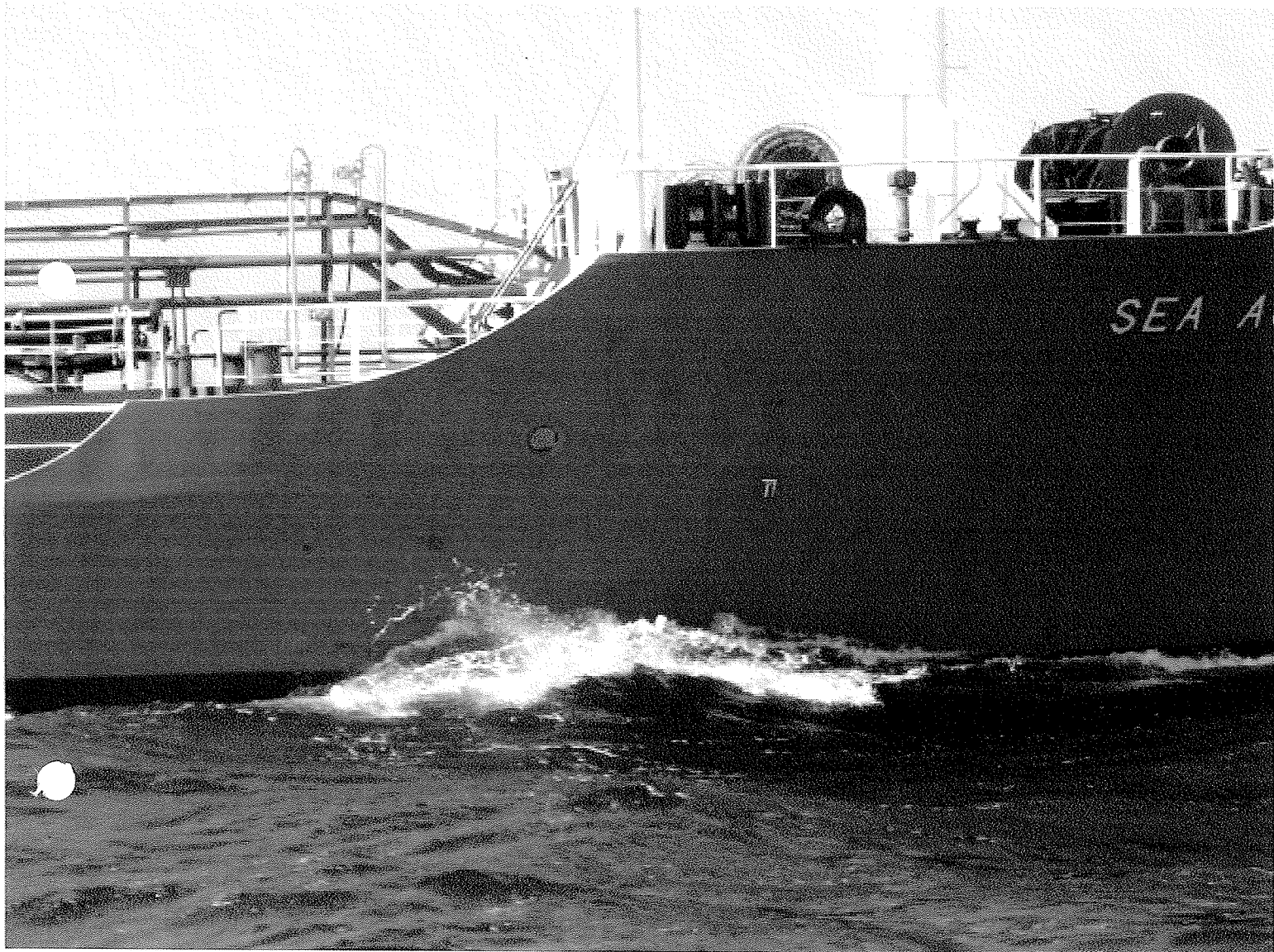
```

N°	Latitude	Longitude	Cap	Vit.	Date
De	N 50°23.60'	E 000°31.93'	69.7	11.7	08/04/2003 10:55:36
A	N 50°23.75'	E 000°32.83'	75.5	11.6	08/04/2003 10:58:36
1	N 50°23.92'	E 000°33.78'	75.2	11.5	08/04/2003 11:01:36
2	N 50°24.08'	E 000°34.61'	74.6	11.6	08/04/2003 11:04:36
3	N 50°24.24'	E 000°35.51'	75.0	11.7	08/04/2003 11:07:36
4	N 50°24.38'	E 000°36.35'	75.5	11.7	08/04/2003 11:10:36
5	N 50°24.55'	E 000°37.24'	75.0	11.6	08/04/2003 11:13:36
6	N 50°24.71'	E 000°38.14'	74.9	11.7	08/04/2003 11:16:36
7	N 50°24.88'	E 000°39.04'	74.7	11.7	08/04/2003 11:19:36
8	N 50°25.02'	E 000°39.90'	75.3	11.7	08/04/2003 11:22:36
	N 50°25.20'	E 000°40.80'	74.3	11.7	08/04/2003 11:25:36
B	N 50°25.37'	E 000°41.70'	74.5	11.7	08/04/2003 11:28:36
1	N 50°25.53'	E 000°42.54'	74.7	11.7	08/04/2003 11:31:36
2	N 50°25.69'	E 000°43.45'	74.9	11.7	08/04/2003 11:34:36
3	N 50°25.86'	E 000°44.35'	74.5	11.7	08/04/2003 11:37:39
4	N 50°26.02'	E 000°45.25'	74.8	11.7	08/04/2003 11:40:39
5	N 50°26.17'	E 000°46.10'	74.9	11.7	08/04/2003 11:43:39
6	N 50°26.34'	E 000°47.00'	74.5	11.7	08/04/2003 11:46:39
7	N 50°26.61'	E 000°47.80'	65.0	11.2	08/04/2003 11:49:39
8	N 50°26.91'	E 000°48.51'	60.1	11.2	08/04/2003 11:52:39
9	N 50°27.21'	E 000°49.29'	59.4	11.4	08/04/2003 11:55:39
C	N 50°27.39'	E 000°50.16'	69.2	11.3	08/04/2003 11:58:39
1	N 50°27.55'	E 000°51.06'	72.2	11.4	08/04/2003 12:01:39
2	N 50°27.72'	E 000°51.96'	73.2	11.6	08/04/2003 12:04:39
3	N 50°27.89'	E 000°52.81'	73.0	11.7	08/04/2003 12:07:39
4	N 50°28.07'	E 000°53.71'	73.3	11.7	08/04/2003 12:10:39
5	N 50°28.25'	E 000°54.60'	73.1	11.7	08/04/2003 12:13:39
6	N 50°28.43'	E 000°55.44'	72.3	11.7	08/04/2003 12:16:41
7	N 50°28.60'	E 000°56.34'	73.0	11.7	08/04/2003 12:19:41
8	N 50°28.81'	E 000°57.27'	72.2	11.7	08/04/2003 12:22:41
9	N 50°28.98'	E 000°58.11'	72.9	11.6	08/04/2003 12:25:41
D	N 50°29.15'	E 000°58.95'	72.5	11.6	08/04/2003 12:28:41
1	N 50°29.40'	E 000°59.77'	62.2	11.1	08/04/2003 12:31:41
2	N 50°29.80'	E 001°00.41'	50.1	11.1	08/04/2003 12:34:41
3	N 50°30.16'	E 001°01.04'	49.1	11.2	08/04/2003 12:37:41
4	N 50°30.54'	E 001°01.72'	49.3	11.3	08/04/2003 12:40:41
5	N 50°30.91'	E 001°02.41'	49.6	11.3	08/04/2003 12:43:41
6	N 50°31.28'	E 001°03.10'	49.9	11.2	08/04/2003 12:46:41
7	N 50°31.65'	E 001°03.75'	49.3	11.3	08/04/2003 12:49:41
8	N 50°32.02'	E 001°04.42'	49.4	11.2	08/04/2003 12:52:41
9	N 50°32.39'	E 001°05.09'	49.7	11.1	08/04/2003 12:55:43
E	N 50°32.75'	E 001°05.76'	49.7	11.0	08/04/2003 12:58:43
1	N 50°33.10'	E 001°06.38'	49.6	10.9	08/04/2003 13:01:43
2	N 50°33.45'	E 001°07.02'	49.6	10.8	08/04/2003 13:04:43
3	N 50°33.80'	E 001°07.67'	49.6	10.7	08/04/2003 13:07:43
	N 50°34.16'	E 001°08.31'	49.4	10.6	08/04/2003 13:10:43
5	N 50°34.50'	E 001°08.91'	48.9	10.5	08/04/2003 13:13:43
6	N 50°34.85'	E 001°09.54'	49.4	10.5	08/04/2003 13:16:43
7	N 50°35.21'	E 001°10.18'	49.2	10.5	08/04/2003 13:19:43

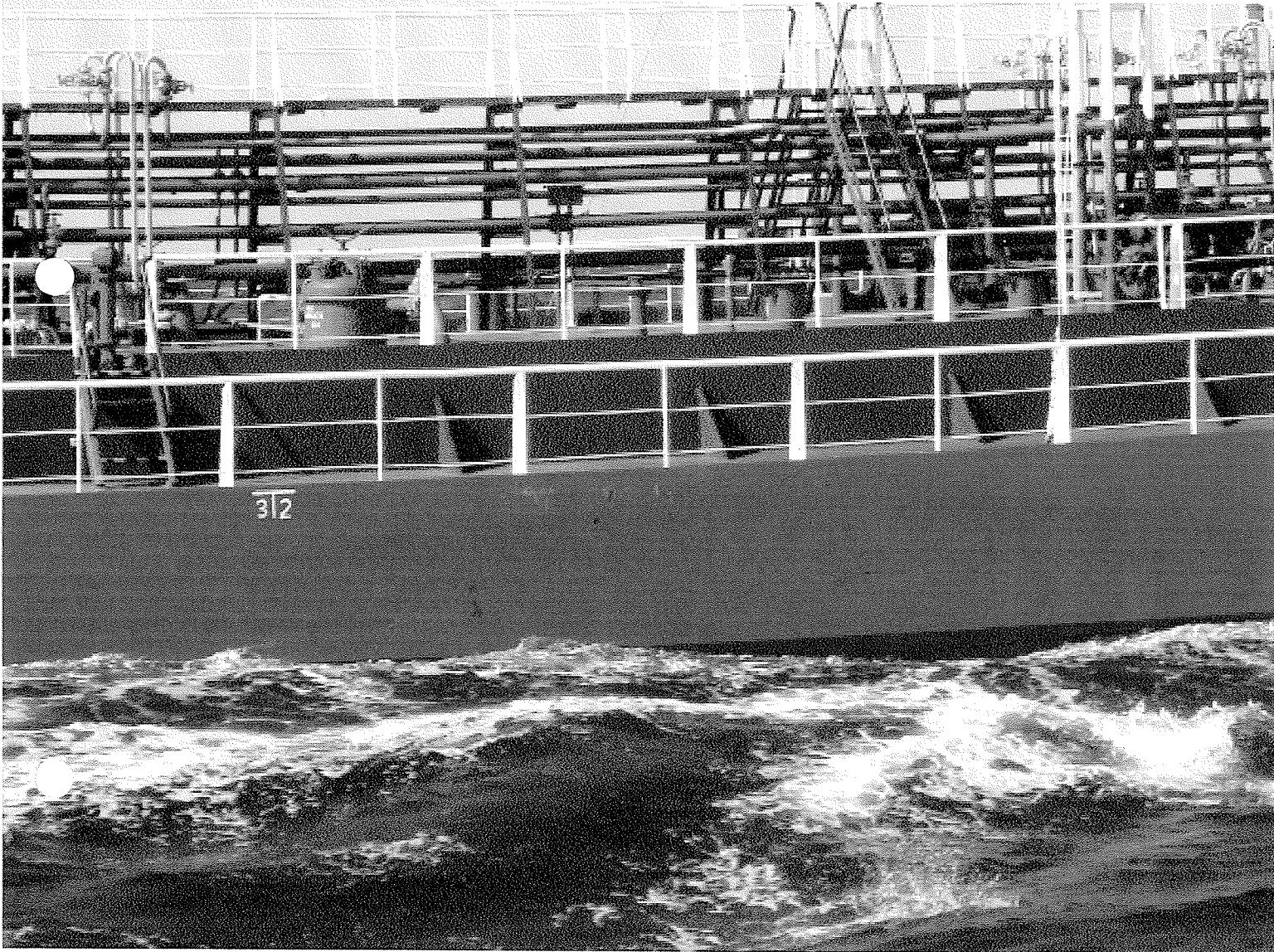
| Fi | N 50°35.50' | E 001°10.73' | 49.9 | 10.4 | 08/04/2003 13:22:23 |
+-----+
+-----+

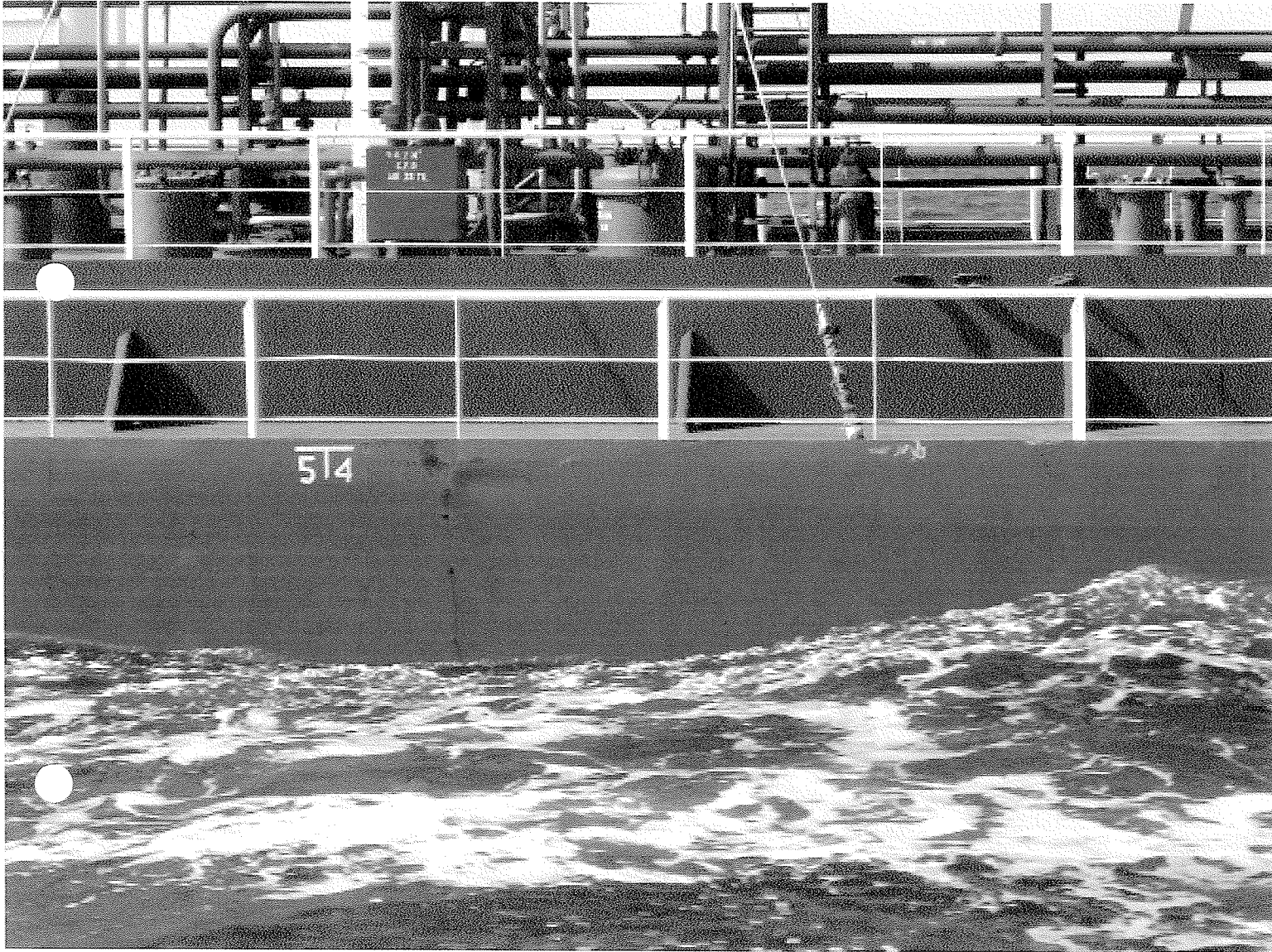






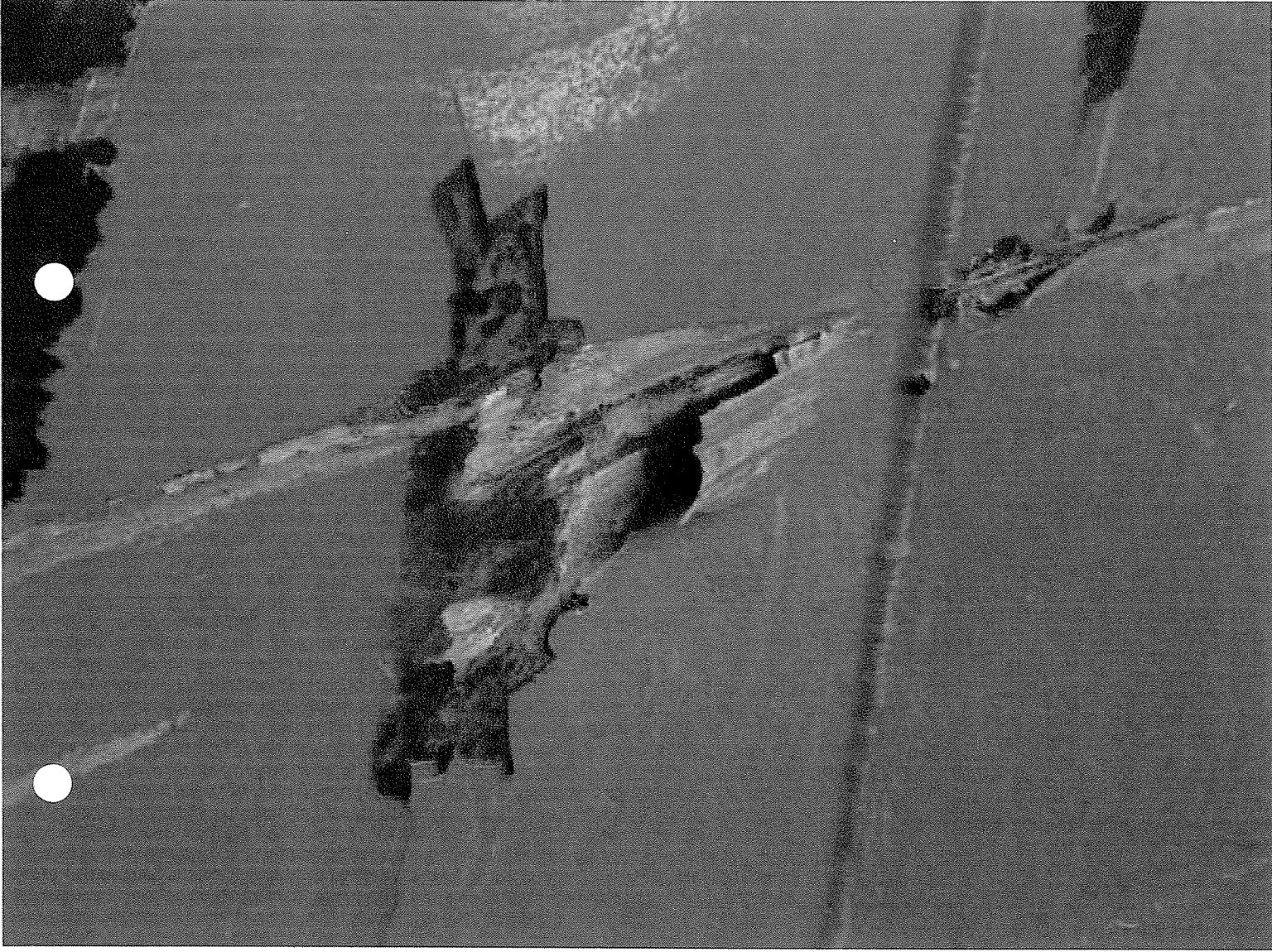






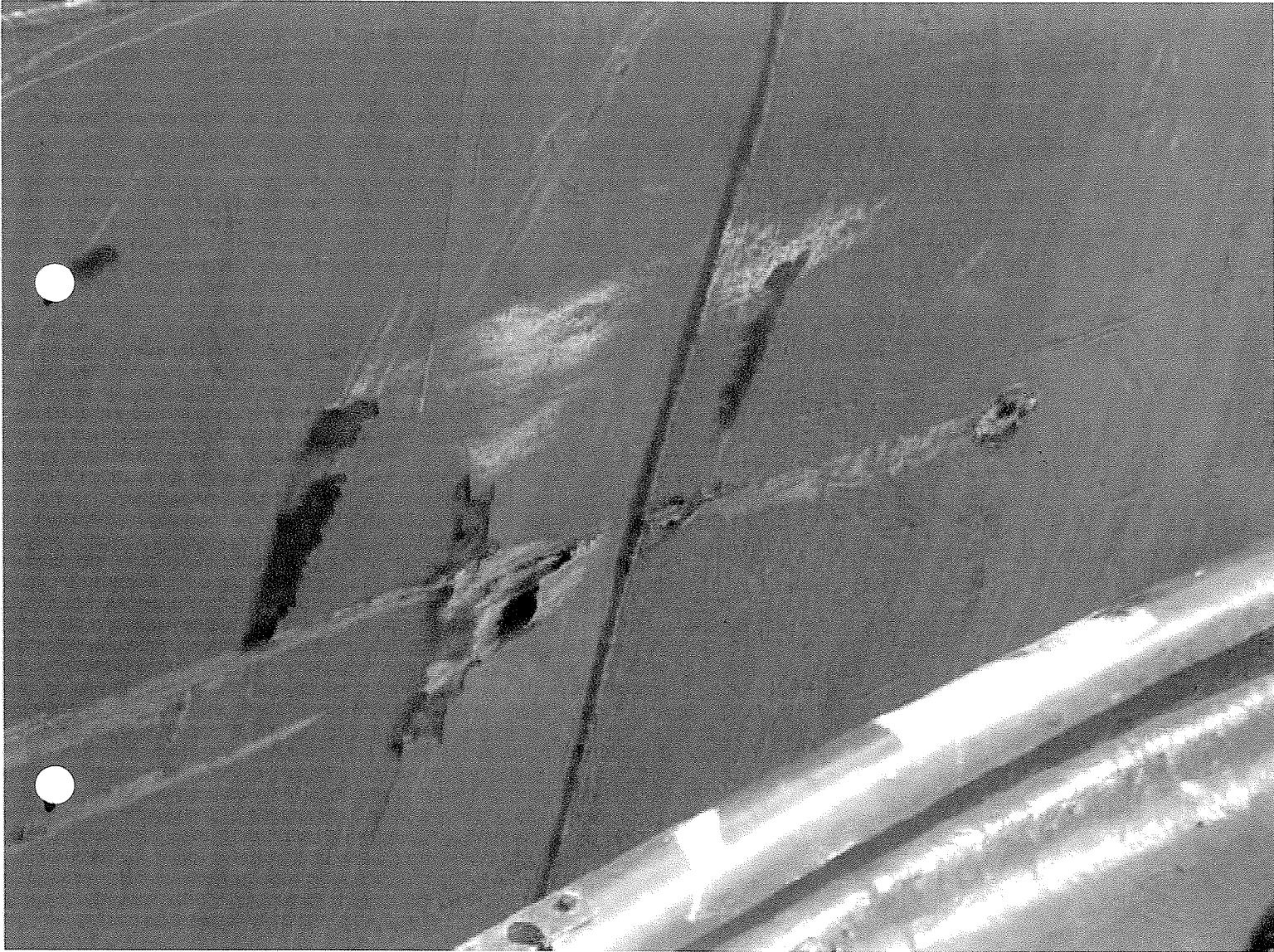




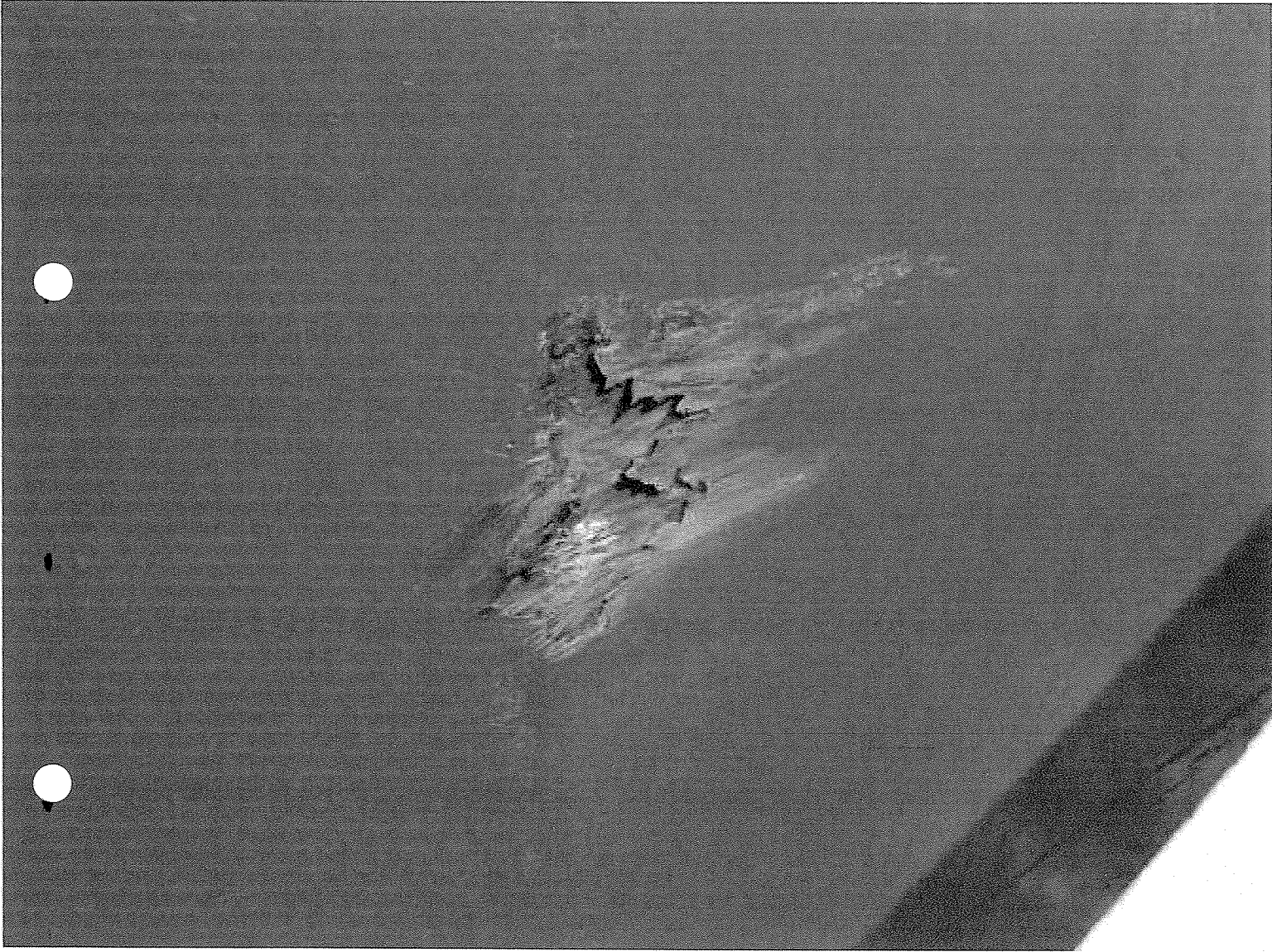




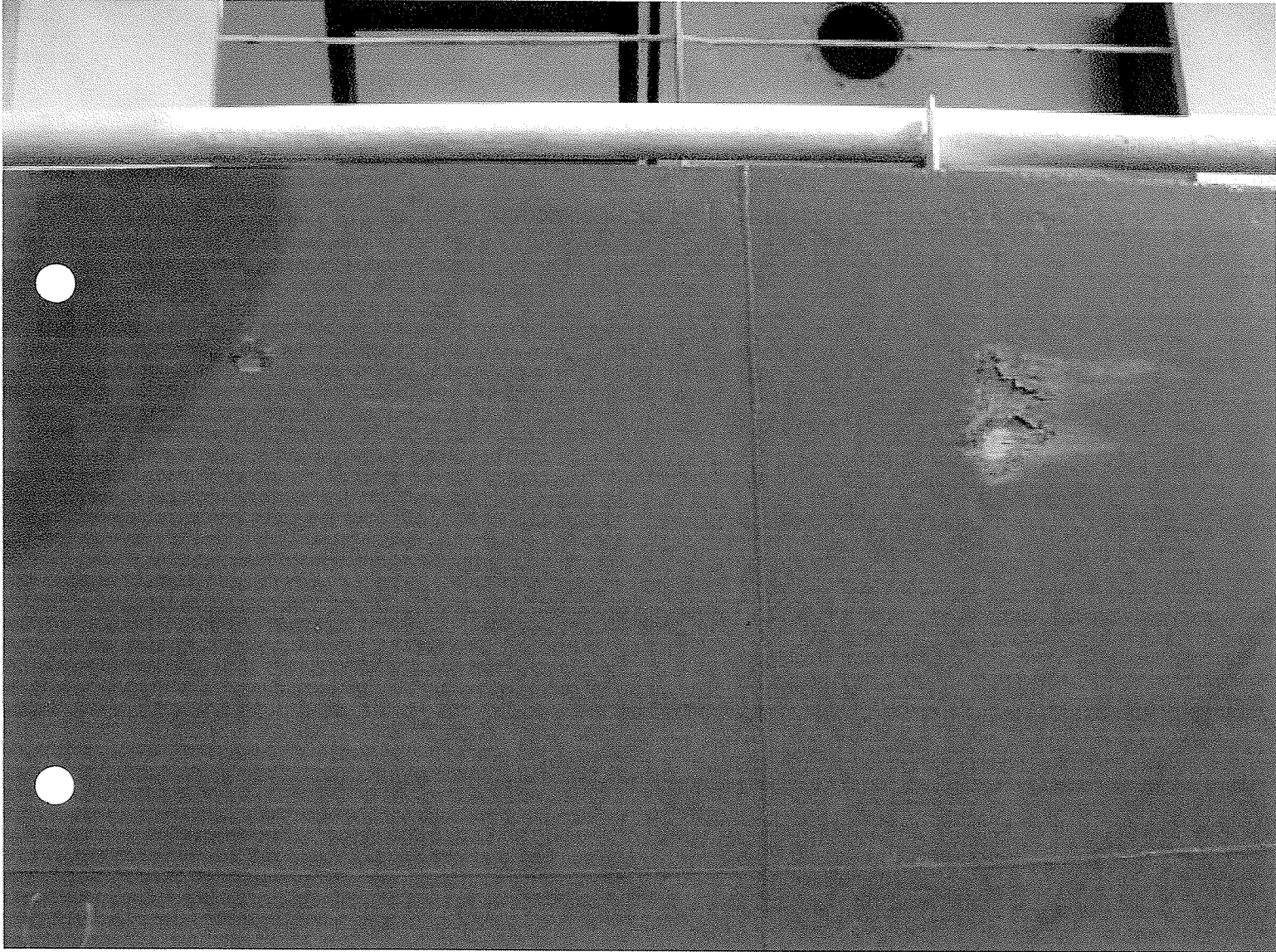


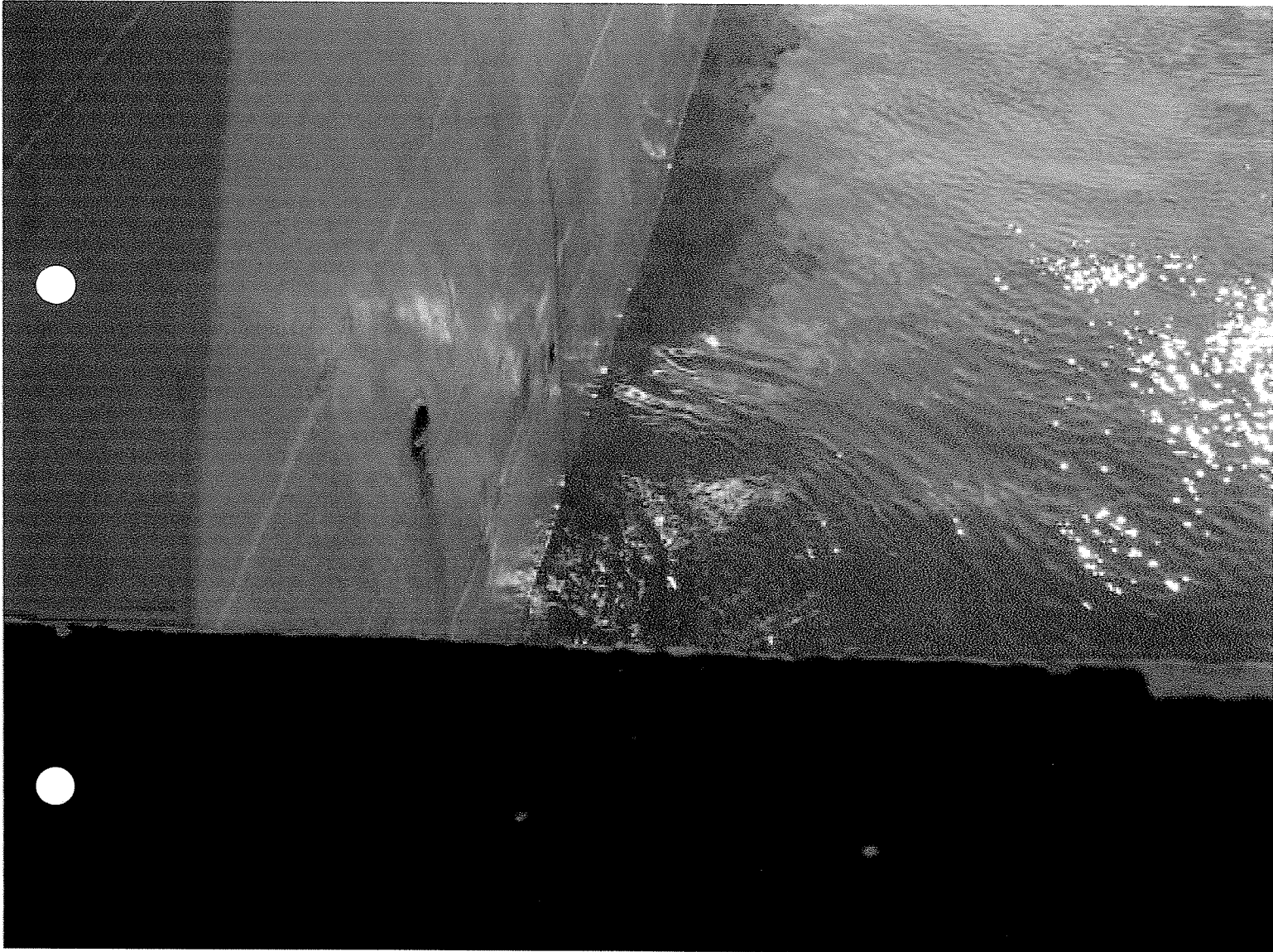


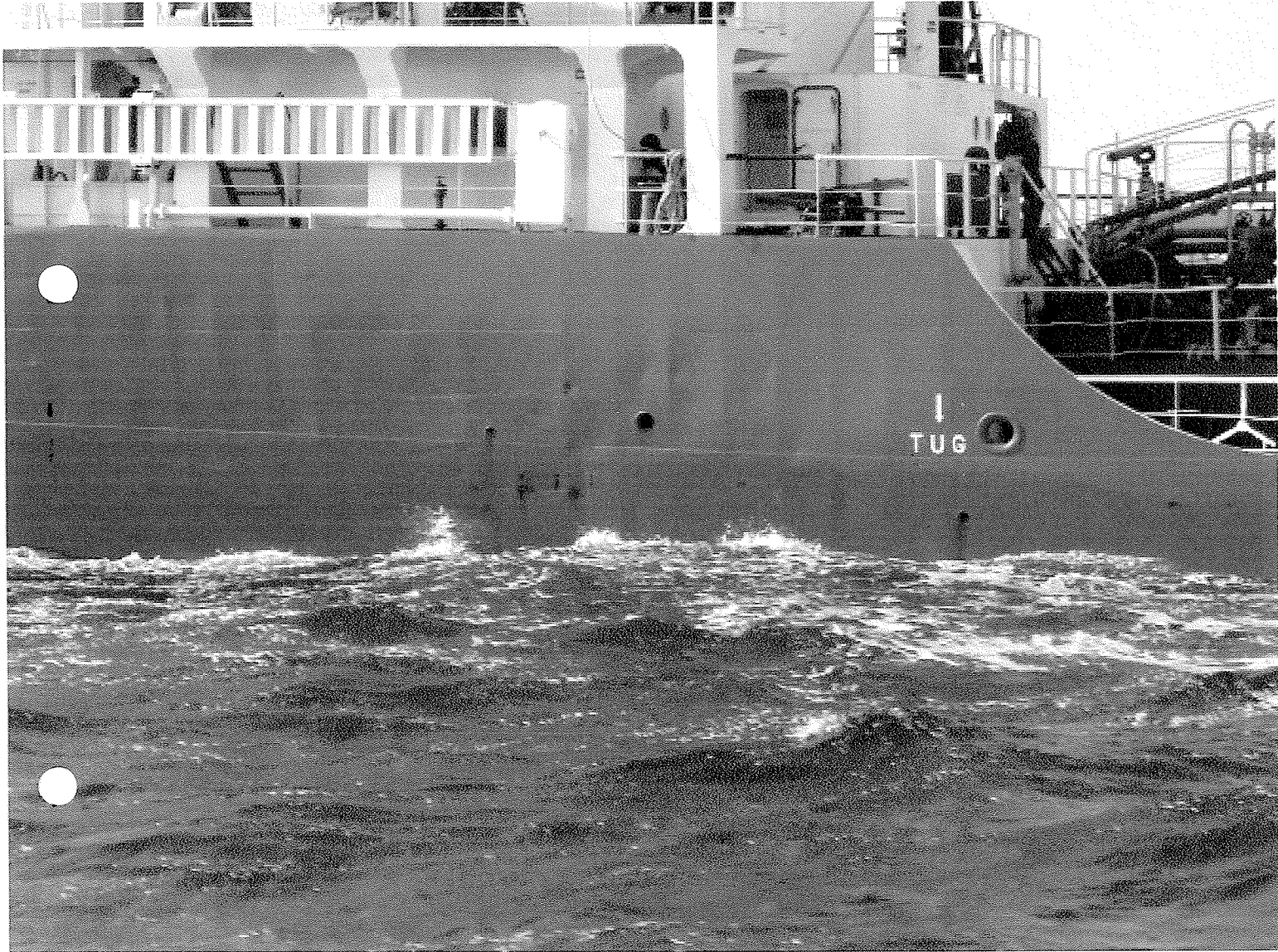
























Le SEA ACE à son arrivée à Anvers





Le NDL III à l'arrivée de l'ORIGAN



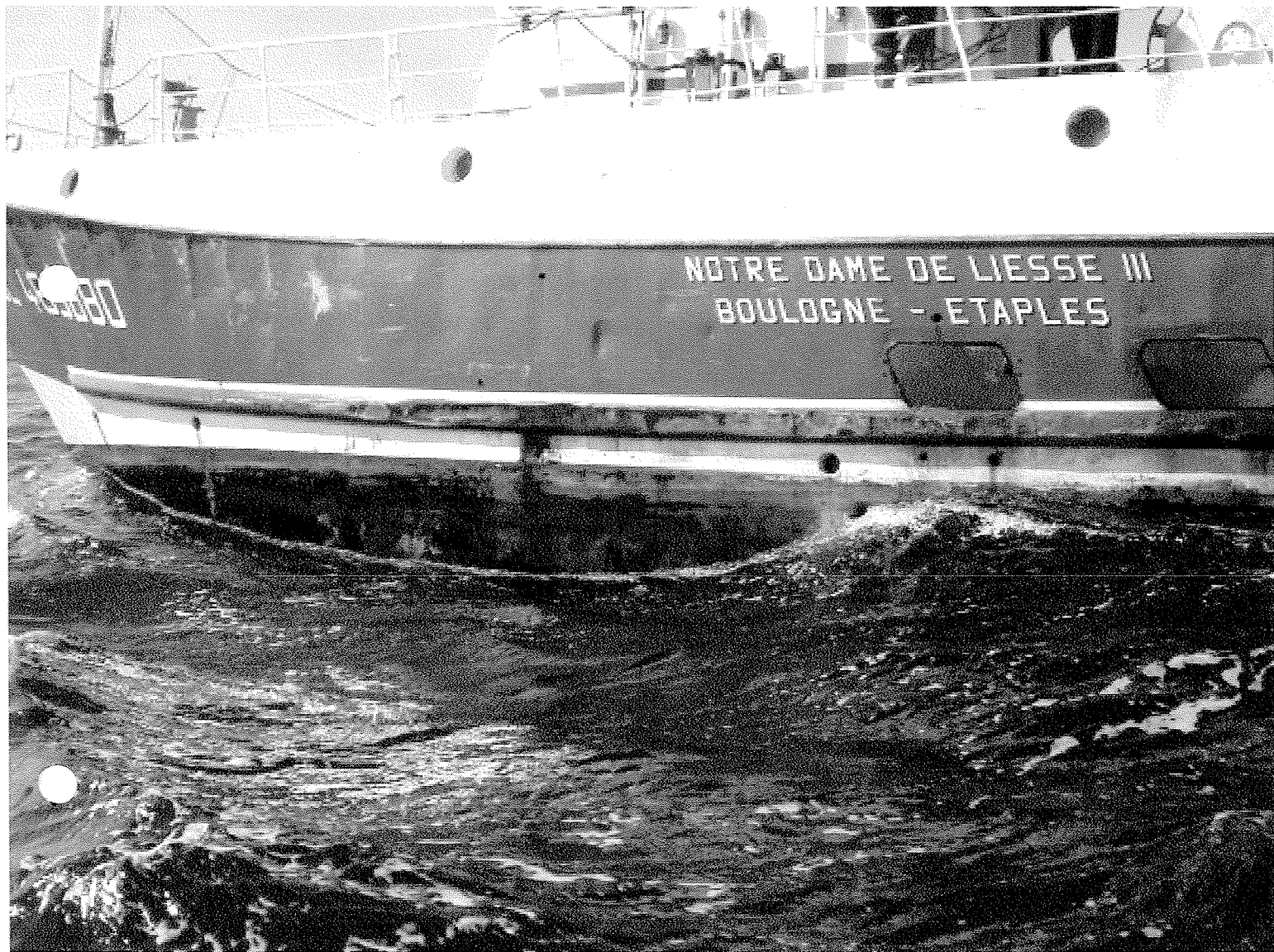








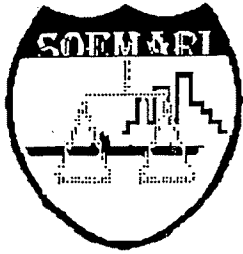






Le NDA III en route vers Brest

33 3 21 32 56 40



SOCIETE D'EXPERTISES MARITIMES ET INDUSTRIELLES

30 RUE DE JOINVILLE - 62200 BOULOGNE SUR MER

TELEPHONE 03 21 87 22 00 - TELECOPIE 03 21 32 56 40

Société anonyme au capital de 250 000,00 F - R C B 303 283 550 00028

DOSSIER N° 304 16454

Chalutier « NOTRE DAME DE LIESSE »

Collision

Evénement du 08 avril 2003

ATTESTATION

Je soussigné

A. NACCI,

Expert maritime et industriel du cabinet SOEMARI à BOULOGNE SUR MER,

Expert judiciaire près la Cour d'Appel de DOUAI,

Certifie avoir procédé à l'expertise du chalutier « NOTRE DAME DE LIESSE » le 08 avril 2003 à 19 heures, dès son arrivée après la collision qu'il subie par le M/V « SEA ACE ».

J'ai pu constater les dommages suivants :

- Traces de frottement sur l'avant Bd sans dommage sur le bordé.
- Défense en acier au droit du pont principal et à mi-longueur du navire, écrasée sur 10 mètres de longueur et avec traces de peinture rouge.
- Le bordé Bd est sain, étanche, sans déformation structurelle dans tous les endroits où j'ai pu le visiter. Un plongeur a été missionné et aucune déformation de coque n'a été notée sur les œuvres vives.
- Moniteur du PC de la cartographie électronique défectueux de son support.

Les anomalies que j'ai notées ne remettent pas en cause l'intégrité du franc-bord du navire.

Fait à BOULOGNE SUR MER le 10 avril 2003
pour servir et valoir ce que de droit.

Copie : CME
GROUPAMA TRANSPORT

Heure de réception 11.Avr. 9:14

RAPPORT DE MER

BATEAU : NOTRE DAME DE LIESSE

EVENEMENT DU : 08/04/2003

Je soussigné, Monsieur ██████████ Emmanuel, patron du chalutier « NOTRE DAME DE LIESSE » déclare les faits qui suivent :

Le mardi 8 avril 2003, nous étions en pêche aux alentours du banc du « Bassurelle » en compagnie de 6 autres chalutiers . En début d'après midi alors que nous étions en pêche, nous avons commencé à couper le DST montant à la perpendiculaire . Il était au environ de 13h30 Notre vitesse était de 3.2 nœuds, la visibilité était d'environ 10 miles, la mer était belle, force 2-3 , mes 2 radars étaient en fonctionnement réglés respectivement sur 4 et 1,5 mile, marque de pêche visible , 2 vhf réglés sur les canaux 15 et 16 et système SMDSM .

Au radar et de visu, j'ai aperçu un cargo à environ 3 miles de nous . Il était de couleur rouge . Sa route était perpendiculaire à la nôtre . J'ai surveillé s'il allait manœuvrer pour passer derrière nous . A environ 1 mile, ne le voyant pas bouger, je me suis inquiété . A environ 0,8 ou 0,5 miles, j'ai commencé à mettre 20 ° de barre sur tribord . Ne voyant toujours pas de manœuvre de la part du cargo malgré la présence d'une personne sur l'aileron tribord de la timonerie, ainsi que 5 à 6 personnes sur le pont , j'ai mis la barre sur tribord afin d'éviter la collision .

Malgré toutes mes manœuvres avec mon train de pêche dehors, le cargo est venu nous heurter sur le côté babord à la position 50°26'44 Nord et 00°47'40 Est vers 13 h 45 .

Nous avons ragué sur la coque du cargo (nous avons tapé sur sa coque à plusieurs reprises) . Au moment du choc, le bateau a pris de la gîte sur tribord, en partie, à cause du choc ainsi que du train de pêche et des fûnes qui étaient toujours à l'eau .Lors du choc, l'ordinateur MAXSEA est tombé, j'ai ralenti le régime moteur, L'équipage est monté de suite à la passerelle . Personne n'a été blessé . J'ai donné mes instructions de façon à vérifier s'il n'y avait pas d'eau . (Nous avons sortie l'échelle pour voir les dégâts extérieurs) .

J'ai appelé le CROSS-GRIS NEZ ainsi que mes collègues pour leur signaler la collision avec le cargo « SEA ACE » immatriculé VALLETA , nom que j'ai aperçu parfaitement sur l'avant et l'arrière du bateau qui mesurait environ 100 à 120 mètres de long et de couleur rouge .

J'ai pris contact aussi avec « L'ORIGAN » qui est venu prendre des photos de mon côté babord ainsi que l'hélicoptère . J'ai ensuite viré mon chalut . J'ai constaté que l'enrouleur double craquait fortement probablement à cause du choc . Dès mon train de pêche rentré, j'ai prévenu GRIS-NEZ de mon retour sur Boulogne sur Mer par mes propres moyens et à vitesse réduite, où nous sommes arrivés vers 18h30 .

A aucun moment, le cargo n'a pris contact avec moi par VHF . Lors du choc, il ne s'est pas arrêté, et n'a pas pris de nouvelles malgré la présence de ses membres d'équipage sur le pont ainsi qu'une personne sur l'aile tribord de la timonerie .

Dès notre arrivée, nous avons prévenu l'expert ainsi que la CME pour constater les dégâts .

Après constatation des dégâts par la gendarmerie maritime et après une inspection par le plongeur, nous avons pu reprendre la mer en soirée .

En foi de quoi, je déclare sincère et véritable le présent rapport me réservant le droit de l'amplifier si besoin est .

Le patron de pêche

m/t "Sea Ace"
Port of Amsterdam
13.04.03

R E P O R T

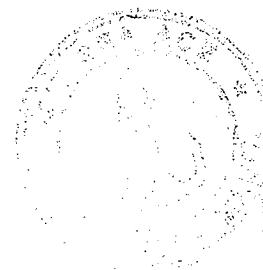
Re: Incident occurred on 08.04.03

On the 08.04.03 at 13.47 It I was called on bridge by watch 2/Off. From his explanations revealed that our vsI tangently touch fishing boat. I run on wing and saw beyond our aft in port quarter the fishing boat at distance abt 0.4 nm proceeding by course abt 030 deg. Immediately I called on VHF ch 16: Fishing boat which touch m/t Sea Ace please reply. I repeated this 3 times but no received any answer. I checked again the fishing boat continue his way. We inspected the place of contact and found two scratches in vicinity below stbd accommodation ladder.

After abt 30 min French Coast Guard called us by VHF re contact with fishing boat and I explained the situation occurred from the words of 2/Off. He observed fishing boat and checked her course from distance 1.5 nm bearing abt 090 deg which ptoceeded in general direction 075 deg. We kept also course 075 deg. When distance to fishing boat was 0.8 nm bearing 080 deg the 2/O altered course port to 040 deg. Fishing boat also altered her course to port. 2/Off made hard a port to avoid collision. At last moment fishing boat try to alter course to stbd but psn was very closed. And we touch tangently by our stbd side the port side of fishing boat. I also explained to French Coast Guard that 3 times I called on VHF ch 16 fishing boat but no received any reply. Also I have suggested to return to contact psn for investigate if necessary. Coast Guard ordered me to continue my way. After abt 40 min Navy Helicopter made several photo pictures of our vsI and later m/v Affairs Marine also made some clicks.

When leaving TSS I called Gris-Nez Traffic and asked if they have any instructions for me concerning abv incident but nothing instructions was not from their side. We continue our voyage to Wandelaar p/stn.

Master of the m/t "Sea Ace"



TO ANTWERPEN
VOY. - 5/03

DATE 08 APRIL, 2003

23

TUESDAY UTC +2

REMARKS

0001 Manual steering TESTED - OK 0010 - Safety and fire around made found OK

0400 GPS $\lambda = 50^{\circ}01.7'N$, $\lambda = 01^{\circ}32.3'W$ Sky clear. Sea Mod. Vis good 2-nm off light
0410 Safety and fire patrol is carry out OK.

08.00 GPS $\lambda = 50^{\circ}10.6'N$, $\lambda = 000^{\circ}42.0'W$ Blue sky. sea - rough. vis good Ch. off light

11.00 GPS $\lambda = 50^{\circ}18'3"N$, $\lambda = 000^{\circ}00'9"E$ TO CHART N 2457.

00 GPS $\lambda = 50^{\circ}20'3"N$, $\lambda = 000^{\circ}16'5"E$; SEA ROUGH. VIS GOOD. PORTER LOOSELY. Sup. off. done

ENGINE PERFORMANCE

DISTANCE BY (ENGINE)	SPEED BY (ENGINE)	AVERAGE R. P. M.	AVERAGE SLIP (PERCENT)	FUEL OIL CONSUMED (BARRELS)	FUEL OIL ON HAND (BARRELS)	FRESH WATER CONSUMED (TONS)	FRESH WATER ON HAND (TONS)	NUMBER BOILERS IN USE	TOTAL AVIPEGE SLIP (PERCENT)	TOTAL DISTANCE BY ENGINE	DETENTION STEAMING

12-01 Manual steering TESTED - OK

1330 Fishing boat $B=092^{\circ}(T)$, $D=1'SNM$ proceeding course $075^{\circ}(T)$ 1340-GPS $\lambda = 50^{\circ}26'1"N$, $\lambda = 0^{\circ}45'4"E$
1340-040 $^{\circ}(T)$ 1342-fishing boat altered course to port 1344-Hard to port. 1346-Touch by STRD side in vicinity accommodation ladder, occurred. 1347-Called Master on bridge.
1350 Called fishing boat which touch Vsl by VHF on 16, No reply. Fishing boat proceeding previous course. 1420-French Coast Guard called us. Incident was explained to them. Rcvd instruction from them to proceed destination port. 15.30-Photos pictures made in NAVY Helicopter and vsl. AFFAIRES Maritimes.

1400 GPS $\lambda = 50^{\circ}29.4'N$, $\lambda = 0^{\circ}58.8'E$ A/C = 049 $^{\circ}$

1600 GPS/Vis $\lambda = 50^{\circ}40'N$, $\lambda = 01^{\circ}18.6'E$ Sky blue. Sea mod. Vis good 2-nm off light

TANK	BALLAST TANKS PORT, CENTER, STARBOARD			COMPARTMENT	REFRIGERATION (CARGO)				
	LAST FILLED	INCHES	TONS		TEMPERATURE				
					4	8	12	A. M.	P. M.
1			NIL						
2			NIL						
3			NIL						
4			NIL						
5	FP		NIL						
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									

DRAFT OF VESSEL

Sailing: Forward _____ Aft _____
 Arriving: Forward _____ Aft _____
 Mean _____

A.M. - Forward _____ Aft _____ Mean _____
 P.M. - Forward _____ Aft _____ Mean _____

FUEL OIL AND WATER

Sailing: Bbls. Fuel Oil _____ Water, Tons _____
 Arriving: Bbls. Fuel Oil _____ Water, Tons _____
 Received: Bbls. Fuel Oil _____ Water, Tons _____

 Chief Mate

 Master

12-01 Manual steering TESTED - OK

1330 Fishing boat $\beta = 092^{\circ}(T)$ $D = 1'$ SNM proceeding course $075^{\circ}(T)$ 1340 GPS $\beta = 50^{\circ}26'$ $\lambda = 0^{\circ}45'$ $4E$

A/C $70040^{\circ}(T)$ 1342-fishing boat altered course to port 1344 -Hard to port. 1346 -Touch by

STRD side in vicinity accommodation bolder, occurred. 1347-called Master on bridge.

1350 called fishing boat which touch Vsl by VHF on 16, No Reply. Fishing boat proceeding

previous course. 1420-French Coast Guard called us. Incident was explained to them.

Rec'd instruction from them to proceed destination port. 1530-Photopictures made

Am NAVY Helicopter and Vsl "AFFAIRES" Maritimes.

1430 GPS $\beta = 50^{\circ}29'$ $\lambda = 0^{\circ}58'$ $8E$ A/C = 049°

1600 GPS/Vsl $\beta = 50^{\circ}40'$ $\lambda = 0^{\circ}18'$ $6E$ Sky blue. See mod. Vispool 2-nd off Sky

BALLAST TANKS PORT, CENTER, STARBOARD			REFRIGERATION (CARGO)				DRAFT OF VESSEL		
TANK	LAST FILLED	INCHES	TONS	COMPARTMENT	TEMPERATURE			Sailing: Forward	Aft
					4	8	12		
1			NIL					Mean	
2			NIL					A.M. — Forward	Mean
3			NIL					P.M. — Forward	Mean
4			NIL					FUEL OIL AND WATER	
5	FP		NIL					Sailing: Bbls. Fuel Oil	Water, Tons
6			NIL					Arriving: Bbls. Fuel Oil	Water, Tons
7			NIL					Received: Bbls. Fuel Oil	Water, Tons
8									
9									
10									
11									
12									

OKOUTS

NAMES

rodor V.

RY N.

SINA

rodor V.

RY N.

SINA

Chief Mate

Master

TO ANTWERPEN
Voy. - 5603

DATE 08 April, 2003
TUESDAY UTC+2

REMARKS

16.00 GPS $\varphi = 50^{\circ}41.9'N$ $\lambda = 001^{\circ}21.7'E$ A/C TO $21^{\circ}40'$
 17.30 LH CAP GRIP-NEZ $B = 118^{\circ}$ $D = 3.90M$ A/C TO $42^{\circ}(48)$
 18.00 LH CAP GRIP-NEZ $B = 185^{\circ}$ $D = 6.10M$ To CH N 2449
 19.00 RACON SANDETTIE $B = 174^{\circ}$ $D = 2.38M$ A/C TO $63^{\circ}(60)$
 20.00 GPS $\varphi = 51^{\circ}12.2'N$ $\lambda = 002^{\circ}03.2'E$ Blue sky, sea rough, vis good G.O.F.F. *W/O*
 20.15. SAFETY PATROL IS CARRY OUT - O.K.
 20.20. STEERING TESTED (MANUAL) - O.K.
 20.25. GPS $\varphi = 51^{\circ}14.1'N$ $\lambda = 02^{\circ}10'E$ SET COURSE 056°
 21.55 GPS $\varphi = 51^{\circ}20.2'N$ $\lambda = 02^{\circ}24.5'E$ SET COURSE 067°
 22.00 GPS $\varphi = 51^{\circ}21.9'N$ $\lambda = 02^{\circ}30.5'E$ SET COURSE 088°
 22.30 GPS $\varphi = 51^{\circ}22.4'N$ $\lambda = 02^{\circ}36.8'E$ SET COURSE 005° MKR INDR TESTERED
 23.00 GPS $\varphi = 51^{\circ}24.4'N$ $\lambda = 02^{\circ}57.4'E$ drop 518 ONLY. 5 CR IN WATER. 2400 SAME PSN. SWR *Blank*

ENGINE PERFORMANCE

DISTANCE BY (ENGINE)	SPEED BY ENGINE	AVERAGE R. P. M.	AVERAGE SLIP (PERCENT)	FUEL OIL CONSUMED (BARRELS)	FUEL OIL ON HAND (BARRELS)	FRESH WATER CONSUMED (TONS)	FRESH WATER ON HAND (TONS)	NUMBER BOILERS IN USE	TOTAL AVIPEGE SLIP (PERCENT)	TOTAL DISTANCE BY ENGINE	DETENTION STEAMING

BALLAST TANKS PORT, CENTER, STARBOARD				REFRIGERATION (CARGO)						DRAFT OF VESSEL		
T'NK	LAST FILLED	INCHES	TONS	COMPARTMENT	TEMPERATURE					Sailing:	Forward	Aft
					4	8	12	A. M.	P. M.			
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												

A.M. — Forward			Aft	Mean
P.M. — Forward			Aft	Mean
FUEL OIL AND WATER				
Sailing:	Bbls. Fuel Oil	Water, Tons		
Arriving:	Bbls. Fuel Oil	Water, Tons		
Received:	Bbls. Fuel Oil	Water, Tons		

_____	Chief Mate
_____	Master

LOG OF THE **S. S. M.V.**

SEA ACE

FROM **PORT DE FOZ**

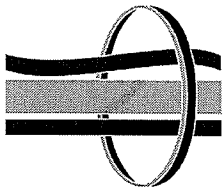
HOUR	LOG	COURSE			WIND		BAROMETER	TEMPERATURE		GYRO COMPASS	STANDARD COMPASS	SOUNDINGS
		Standar	Gyro	Steering	Direction	Force		Air	Water	Error	Deviation	
A. M.												
1												
2												
3												
4	48.5	081°	075°		NE	5	1027	+09°	+12°			
5												
6												
7												
8	33.2	078°	075°		NE	5	1028	+09°	+12°			
9												
10												
11												
12	39.0	072°	075°		E	4	1030	+09°	+10°			

LATITUDE	LONGITUDE	COURSE	DISTANCE	TOTAL DISTANCE	LENGTH OF DAY	TOTAL TIME AT SEA	AVERAGE SPEED	TOTAL AVERAGE SPEED	DETENTION
50° 20' 9" N	00° 16' 5" E	075°	240	1896	24 ^h 00 ^m 30 ^s	7 ^h 22 ^m 00 ^s	10.0	9.9	121

P. M.	LOG	COURSE	DISTANCE	TOTAL DISTANCE	LENGTH OF DAY	TOTAL TIME AT SEA	AVERAGE SPEED	TOTAL AVERAGE SPEED	DETENTION	
1										
2										
3										
4	40.0	054°	049°		NE	5	1027	+09°	+10°	
5										
6										
7										
8		066°	063°		NE	5	1027	+09°	+10°	
9										
10										
11	TTA = 2013M			TTT = 200,5M			AV. SPA = 10.0			
12	AT THE ANCHORAGE.									

RUNNING LIGHTS		COFFERDAMS OR PORT BILGES			COFFERDAMS OR STARBOARD BILGES			LOOKOUTS	
BURNING		No	A. M.	P. M.	No	A. M.	P. M.	HOURS	NAMES
Midnight to 07.30	A. M.	1			1			0800	
21.10	P. M. to Midnight	2			2			0400	Samorodov V.
		3			3			04.00	
		4			4			08.00	Kozitsky N.
		5			5			08.00	
		6			6			12.00	SHURVEIN D.
		7			7			12.00	
		8			8			16.00	Samorodov V.
		9			9			16.00	
		10			10			20.00	Kozitsky N.
		11			11			20.00	
		12			12			24.00	SHURVEIN D.

DRINKING WATER	
TANK	FW / AP
1	1
2	26.
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	



FEDERAL PUBLIC SERVICE MOBILITY AND TRANSPORT
Maritime Transport
Port state Control

Belgian Maritime Inspectorate

Ter attentie van/Attention of

Naam/Name: *Capt. Patrick Legros*

Naam/Name : M. Loïc Courcoux

Datum/Date: 11/04/2003

Bedrijf/Company: BEAMER

Ref.: ZIA 31/PLE

CC: CROSS Gris Nez
Att.: M. Gilbert

Pagina's/Pages (incl. frontpage) :3+10

Fax Nr: 00 33 1 40 81 38 42
00 33 3 21 87 78 55

Betreft/Subject: Inspection on board M/V "SEA ACE" – IMO: 8414336

We refer to your message dated 08/04/2003.

In accordance with your collision report dd. 08/04/2003 we boarded the above-mentioned vessel whilst she was laying portside alongside berth 239 at the port of Antwerp.

SHIP'S PARTICULARS

NAME:	SEA ACE
FLAG:	MALTA
PORT OF REGISTRY:	VALLETTA
CALL SIGN:	9HIX6
IMO Nr:	8414336
TYPE:	TANKER
SHIP'S OWNER	SEA ACE NAVIGATION LTD
OPERATOR:	TREASURE FINACE LTD, PIRAEUS
DATE OF BUILD:	1985
LOA:	110.06M
BOA	16.50M
SUMMER DRAFT:	7.057M
GT / NT:	4169 / 2309
CLASSIFICATION SOCIETY:	KRS
MAIN ENGINE:	HANSHIN DIESEL WORS LTD
SERVICE SPEED	12.0 KNOTS
MASTER	Vlodymyr DVOYEGLAZOV

CIRCUMSTANCES OF COLLISION:

The vessel was on its way from FOS sur Mer to Antwerp.

At the time of the collision the second mate, Mr; Grygoriy Shapovalov, was on duty.

The second mate explained us the circumstances of the collision.

He is on board since about 2 months.

His normal working hours are from 00 to 04 and from 12 to 16.

On 08/04/2003, when he took over the watch at noon the visibility was good, the wind was blowing east, force 4 Beaufort.

The course was 075° on autopilot; the speed over the water was about 10.5 knots (GPS-speed about 9.5 knots). The 3 cm radar, without ARPA, was running. From 12 until the collision occurred the second mate used the radar on the ranges 3' and 6' alternatively.

The second mate saw the fishing boat for the first time when she was at about 2.5 miles, relative bearing about 15/20° to starboard. He kept look out and noticed that the bearing was not changing. He believed that the fishing boat was steering a course almost parallel to the Sea Ace, at a speed of about 5 knots (estimated as no ARPA radar running). He did not notice any fishing marks hanging in the mast of the fishing boat, but he believed the vessel was fishing as a lot of birds were following the vessel and diving into the water.

At 13.30 LT the fishing boat was at about 1.5 miles, relative bearing about 15° to starboard.

At 13.40 LT the distance to the fishing boat was decrease up to 0.8 miles (same relative bearing) and the 2nd mate altered course with autopilot to 040°. The fishing boat also altered course to portside.

At 13.44 LT the relative bearing was still steady but the distance between the two vessels was still decreasing. The 2nd mate switched over to manual steering and gave hard a port.

The fishing boat touched the Sea Ace at the starboard side near the accommodation ladder at 13.46 LT.

The 2nd mate called the master on the bridge at 13.47 LT. The master immediately (13.50 LT) called the fishing boat by VHF but without reply. The fishing boat was still proceeding at same course.

As no damaged was observed to the fishing boat the master continued his voyage.

According the second mate, the O/S Mr. Denys Shurygin was keeping look out on the bridge at the time of the incident.

During all the time before the collision the second mate could observe only one man standing on the poop deck on board the fishing boat. After altering course to 040° (see above) the man on board the fishing boat went inside for a while.

The second mate further told us that he was able to look into the wheelhouse of the fishing boat with binoculars but he could not see somebody inside.

The 2nd mate was not able to tell us how the fishing boat touched the Sea Ace as he was steering and not standing on the side of the bridge. He believes she approached and touched on a course almost parallel to the course of the Sea Ace.

Additional comments of the master:

The fishing boat was navigating not according to COLREG / Part B /rule 10.

When I came on the bridge after the collision, the fishing was at about 0.5 miles on my port quarter. The course of the fishing boat was about 5° less than our course.

ENCLOSURES

- Fax message from CROSS Gris Nez
- crew list M/V Sea Ace
- copy of part of chart 2451 (area of collision)
- watch schedule of Sea Ace
- copy of deck log book of 08/04/2003 (4 pages)

INSPECTION

In order to inspect the damaged, we lowered the starboard lifeboat.

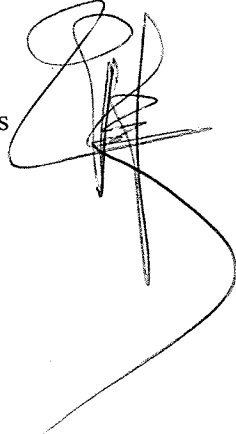
We observed:

- a horizontal line of paint scratches at about 0.70m above the waterline. Some of them caused indent of 1 to 2 cm.
- a horizontal line of paint scratches at about 1.80m above the waterline
- some scratches a few meters above the waterline, almost at height of the superstructure deck.

We hope to have been of some help to you and meanwhile we remain.

Yours Faithfully,

Capt. Patrick Legros
PSC Officer

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Legros', written over a large, faint circular stamp or watermark.

SKULD

Ⓣ 11/4/2003 1:45 pp : ☐ SKULD-4685

☐ 001/015

11-04-03 13:43 Van-

T-916 P.01/15 F-743

**SCUA N.V.**

Antwerpen

Tel. +32(0)3. 233.67.93

Fax. +32(0)3. 233.67.93

E-mail : office@scua-ant.be

TELEFAX TRANSMISSION

Date : 11/04/03 Pages : 15

To : Skuld Hellas Ltd., Piraeus Fax : +30 (210) 459 4194 (037 S)

Attention : Dominic Hurst Your ref. :

From : Dirk Verbist Our ref. : D 1098/03-41 BP

Subject : m.s. "SEA ACE" - 08.04.2003
Contact with Fishing boat off Boulogne-Sur-Mer

We refer to our earlier contacts and can now send you the statement of the 2nd officer (on duty at the moment of the incident) and the Master (who has been in contact with the Coast Guard).

1. Visit of Port State Control at Antwerp.

The Belgian Maritime Authorities had been asked by the French Maritime Authorities to carry out an investigation on board of the m.t. "Sea Ace" in regard of the incident.

Two PSC officers boarded the vessel. We checked with one of them the contact traces on the vessel's hull plating situated underneath the starboard accommodation ladder / gangway.

Then a statement was taken from the 2nd officer, whereby the PSC officers did not note down dictated text, but rather took some loose notes based on the information given by the 2/O and his replies on their questions.

They further collected copies of:

- the navigational chart / A4 - size copy of the area of the incident
- a copy of the log book of the 8th of April
- a copy of the sea duty / watch schedule as posted on the bridge
- a copy of the crew list
- a copy of the ship particulars

They took some special interests in the fact whether the fishing boat was actually fishing or not and whether the bridge of the fishing boat was manned or not.

/.

SULIA N.V.

T-816 P.02/15 F-743

p. 2 - 11/04/03

...J... continued

To : Skuld Hellas Ltd , Piraeus

m.s. "SEA ACE"

The speed of the fishing boat (estimated by the 2/O at 5 to 8 knots) indicates that she was not fishing. He also stated that the fishing boat was not showing the day marks of the vessel engaged in a fishing operation. On the other hand, the fact that a large number of sea-gulls were following the trail of the boat indicated that she was actually fishing.

2. Visit of a surveyor acting on behalf of the interests of the fishing boat.

A Belgian surveyor attended on board. We jointly accessed the contact damage / traces of a contact on the vessel's hull. A description was made, being:

Description of the damage:

- Main sheer in way of frames 29-31, slightly set in and scratched (70 cm above the water level - draught aft 7.40 m)
- First strake above the main sheer in way of frame 40, very slight paint damage.
- First strake above the main sheer in way of frame 31, slightly set in and scratched - further paint damage and scoring over frame 30 till 28. (180 cm above water line - draught aft 7.40 m)
- First strake above the main sheer in way of frame 18-19 paint damage and scoring. (Hull plating locally set in, however not of recent nature)
- Second strake above the main sheer in way of frame 25 paint damage and scoring. (at 50 cm from poop deck level.)

Repair.

Necessary repairs at next best occasion:

- Painting of the distorted areas
- Heating and fairing of the lower area of the main sheer in way of frames 29-31
- Heating and fairing of the lower area of the first strake above the main sheer in way of frame 31

Cost of repair.

The cost of repair was estimated at EUR 2.500,00.

The surveyor acting on behalf of the interests of the fishing boat further received a copy of the ship's particulars.

J.

SKULD

Ⓢ 11/4/2003 1:45 µµ ☑ SKULD-4685

003/015

11-04-03 13:44 Van-

T-916 P.03/15 F-743

p. 3 - 11/04/03

... continued

SCUA N.V.

To : Skuld Hellas Ltd., Piraeus

m.s. "SEA ACE"

3. Vessels actions immediately after the incident.

The Master was concerned about the allegation that the vessel had proceeded its voyage and had not stopped immediately after the incident.

The Master explained that the contact had been slight, even so slight that he had not noticed it when he was in his cabin doing paper work.

When he was called to the bridge by the 2/O, he had looked at the fishing boat and had ensured that she was still proceeding normally.

He also tried to call her on VHF. No reply.

He also did not hear any call for assistance or any emergency call or distress call, not from the fishing boat, nor from anybody else.

Once he had been contacted by the French Coast Guard, he had proposed to return if this was required.

We do not anticipate developments as far as we are concerned, but please do not hesitate to contact us in case you need further information.

Kind regards
SCUA N.V.
Dirk Verbist

SKULD

11/4/2003 1:45 pm SKULD-4685

004/015

11-04-03 13:44 Van-

T-816 P.04/16 F-743

Statement from Second Officer, Mr SHAPOVALOV Grygoriy

I am on board the m.s. "SEA ACE" for about 2 months now.

I am second officer. At sea I am on sea watch from 12.00 hr till 16.00 hr and from 00.00 hr till 04.00 hr.

This is my first employment on board this vessel.

I am sailing since 1971. I am watch keeping officer for about 4 years.

I am carrying the certificate of Deep Sea Navigation. I have this certificate for about 1 year. Before I had the certificate of Short Voyage Navigation.

Our last port of call was Port of Foz (Marseille).

We had a full load of cargo on board being 6500 MT of caustic soda solution.

We sailed from Foz on 31 March, 2003.

On 8 April, 2003, I went to the bridge at about 11.45 hours to relieve the Third Officer.

At the moment I took over the CON, the wind was E 4, the sea state : rough, the visibility : good (7' to 8'), partly clouded.

The speed of the vessel was about 10 knots.

At that time, 2 vessels were overtaking us, they were on parallel courses, 1 at our portside, ahead of us, 1 at our starboard side aft of us. Our noon position was latitude : 50° 20,9 N longitude : 000° 16', 5 E.

We have 2 functioning radars : one 3 cm and one 10 cm.

None of both are equipped with ARPA

We have 2 VHF sets : one was on channel 16, the other on channel 13.

We were on automatic steering, one steering pump running.

We have also 2 GPS The vessel is not equipped with a course recorder or a main engine RPM recorder

I was alone on the bridge.

SKULD

11/4/2003 1:45 pm SKULD-4685

005/015

11-04-03 13:44 Van-

T-916 P.05/16 F-743

2

One radar was on, the 3 cm. At first I had the radar on a range of 6 miles, later I switched to 3 miles.

The setting of the radar was north up, course stabilised, centred. There were fixed range marks at 1 mile interval. I also used the variable range marker and manual bearing marker.

I was taking positions using the radar and also from GPS.

I saw the fishing boat first visually. I checked the distance with the radar, it was at about 2.5 miles. The bearing of the fishing boat was about 20° at our starboard side. There was one other vessel at our starboard, aft of us, slowly gaining on us. She was in on a parallel course.

The sea state was rough at first, coming down to moderate. We were moderately pitching and rolling. Our course was 075°. Due to weather and working of the vessel, the course was stable at 2° at both sides of the course.

I kept attention to the fishing boat because it was on our starboard side. I noted that her bearing was sometimes closer to our bow, sometimes more than the initial 20°.

It must have been at about 13.15 hours when I first saw the fishing boat.

The course of the fishing boat was not stable. Her bearing was changing constantly.

At a given moment, I checked the distance to the fishing boat on the radar. The distance was 8 cables.

I went over to the steering console, to check the bearing visually. It was 5° to 10° to starboard.

I wanted to create more distance between me and the fishing boat and decided to change our course. There was no obstruction at our portside, so I changed our course to portside using the automatic steering. Our new course set was 040°.

I checked the rudder angle indicator, the rudder was going to portside. The rudder angle was 20° to 25° to port. The vessel responded promptly.

I remained at the wheel. I saw one man on deck of the fishing boat. He went into the accommodation and came out, looked at us, went inside and then I saw the course of the fishing boat changing to portside as well. Her bearing was about 45° to 50° to starboard at a distance of 50 to 60 m.

I switched over to manual steering and gave hard over to port.

I saw the fishing boat then changed course to starboard. However a contact could no longer be avoided.

I could not see from my position which part of the fishing boat contacted our vessel.

I remember the hull of the fishing boat was dark coloured, maybe dark blue or black. Our draught was 6,5 m forward and 7,4 m aft.

I plotted the fishing boat on the reflector screen of our radar until it was at about 0,8 miles ahead of us.

The plots were not on one line, not pointing to the centre of the screen. I never saw fishing marks / day marks for a vessel engaged in fishing. I very roughly estimated the speed of the fishing boat at 5 knots. When I had changed our course to a new course of 040°, I could see on the bridge of the fishing boat, but saw nobody on the bridge.

The fishing boat was surrounded by seagulls, indicating that the fishing boat might have been engaged in a fishing operation.

However, the vessel was not showing the proper day marks confirming this.

SKULD

11/4/2003 1:45 pm SKULD-4685

007/015

11-04-03 13:45 Van-

T-916 P.07/15 F-743

Statement of the Master of the m.s. "SEA ACE" , Captain Dvoyeglazov Volodymyr

At the moment of the incident I was in my cabin doing paperwork
I did not feel a contact I was phoned by the Second Officer and went up to the bridge immediately.

The second officer told me what happened, I took my binoculars and went out to the starboard wing, went aft of the bridge and saw a fishing boat at about 6 cables aft of us, passing our wash, going from our starboard to our portside. She was at our portside of the wash.

I went back inside, called on VHF channel 16 to the fishing boat. There was no reply. I tried about three times, during in total 2 minutes, still no reply

We did not slow down and resumed our voyage on the normal course.

We checked for damage from the inside and outside.

After about 35 to 40 minutes after the incident we received a call from the French Coast Guard

I do not remember whether it was on channel 13 or 16. We were asked to change to VHF channel 67.

I explained to the Coast Guard that we had changed our course to portside to avoid a contact and that I was prepared to return to check the situation

I never heard a call on channel 16 or 13 immediately after the incident indicating that the fishing boat needed assistance.

I asked for instructions. They asked to slow down our speed but we could proceed to our normal destination. I informed them that I was on full manoeuvring speed. I did not slow down our speed further.

I had to remain on watch on VHF channel 67 for the French Coast Guards and channel 13 for Cap Gris Nez Traffic Control. I had to continue the voyage and wait for

SKULD

Ⓢ 11/4/2003 1:45 μμ ☒ SKULD-4685

📄 008/015

11-04-03 13:45 Van-

T-016 P.08/15 F-743

2

instructions. They have also asked information on our vessel like vessel's particulars, cargo on board, last port of call, destination and so on.

I was informed by the French Coast Guard that a helicopter would be coming. The helicopter checked our vessel and took photographs. Also a vessel has inspected our vessel at all sides.

Once we had passed Cap Gris Nez, I checked with Gris Nez Traffic Control, they had no information or instructions for us and we proceeded to Wandelaar Pilot Station.

After trying to contact the fishing boat, I did not try to contact any other station, Traffic Control or Coast Guard.

TREASURE FINANCE LTD

541^A GR.LABRAKI STR., KERATSINI, 187 57 PIRAEUS, GREECE
 TEL: +30210 4326360, 4318525 TLX:211524 GS FAX : 4311624
 E-mail : Trefin@trefintankers.gr

Date: 11th of April 2003

RE: M/T SEA ACE COLLISION

Dear Sir,
 we would like to inform you the following incident:

Vessel:	M/T SEA ACE
Type :	Chemical/Oil Tanker
IMO NO:	8414338
C.S :	9HIXE
FLAG:	MALTA / VALLETTA
CLASS:	B.V. I 3/3 E, CHEMICAL/OIL TANKER ESP, DEEP SEA
GRT:	4169
NRT:	2309
Owners:	SEA ACE NAVIGATION LTD
Managers:	TREASURE FINANCE LTD

Voyage: Load Port:	Fos, France.
Disch Port:	Antwerp, Belgium.

Cargo:	6,550 mt Caustic Soda Solution.
--------	---------------------------------

Date of incident:	8th April 2003
Time of incident:	13:46 LT
Position of incident:	LAT: 50 27,0 N, LONG: 000 45,6 E.
Type of incident:	Collision.

Weather:	NE/4
Visibility:	Good

M/T SEA ACE was proceeding to Antwerp with speed 11.4 knots and course 075 in the separate zone of the English Channel when she had a collision with the fishing vessel "NOTRE DAME DE LIESSE" Flag: France.

Both vessels were keeping parallel course with a safe distance, fishing vessel was at the STBD side of SEA ACE when the fishing vessel altered her course to PORT, instantly SEA ACE altered course to 040 Deg to avoid collision but fishing vessel continued to change course heading to the STBD side of the bow of SEA ACE, 2nd officer of SEA ACE who was on duty altered course to 035 but the time was limited.

Results of collision:

- SEA ACE has scratches of the coating on STBD top side under the accommodation structure.
- NOTRE DAME DE LIESSE has slightly bent gangway rail on her PORT side.
- There was no loss of life or injuries.
- There was no environmental pollution.
- P&I representative and company's representative embarked to inspect the vessel upon arrival at Antwerp on 10th of April.
- Belgian Maritime Authorities embarked vessel and interviewed crew to report to the French Maritime.

TREASURE FINANCE LTD

page 2

- An unannounced Drug&Alcohol test took place at Antwerp upon arrival of the vessel additionally of the test done by Captain to 2nd Officer with no alcohol existance in his breath.

- Our company is in process of a route cause analysis of the incident.

We will revert as soon as we will complete our relevant investigation.

Best Regards

For **TREASURE FINANCE LTD**

P. DANOUSIS/ Director





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'équipement
des transports
du logement du
tourisme et de la mer
Inspection générale
des services des
affaires maritimes
Bureau des enquêtes
techniques et
administratives après
accidents et autres
événements de mer
(BEAmer)



Le directeur

Lettre Restée sans Réponse

Paris, le 12³ JUIL 2003
N/réf. : BEAmer/IGSAM/SETM

0 0 0 3 2 8

Messieurs,

Je fais suite à nos entretiens d'avril dernier concernant l'abordage de votre navire *NOTRE DAME DE LIESSE* avec le chimiquier maltais *SEA ACE*. Comme convenu, je vous prie de trouver ci-joint pour avis, le projet de rapport d'enquête technique établi par le BEAmer en ce qui concerne cet événement.

Vos observations le concernant seront reçues au BEAmer jusqu'au 15 septembre 2003.

Je vous remercie par avance de la part ainsi prise aux travaux du BEAmer et vous prie de croire, Messieurs, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

AG(2S)AM Georges TOURRET

Directeur du BEA / mer

Monsieur Emmanuel PAUCHET
patron du chalutier Notre Dame de Liesse
70 rue Saint Pierre
62630 Etaples

Monsieur Jean Pierre GRANDIER
gérant de la coopération maritime étaploise
Quai de la Couche
62630 Etaples

BEAmer
22, rue Monge
75005 PARIS
téléphone :
3 (0) 140 813 824
télécopie /fax :
+ 33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

copies :
BEAmer/DIR-DA-SG-DRN
A.P LIVET (CSN/BL)

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navires

C. Cartographie

annexe A

DECISION D'ENQUETE

La recherche des circonstances et des causes de l'événement qui fait l'objet du présent rapport a été conduite par l'administrateur général des affaires maritimes **Georges TOURET**, directeur du BEAmer, et le professeur en chef de l'enseignement maritime **Loïc COURCOUX (CLC)**, délégué régional du BEAmer.

== ** ==

-- || --



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère

Équipement
des transports
du logement du
tourisme et de la mer
inspection générale
des services des
affaires maritimes
Bureau des enquêtes
techniques et
administratives après
accidents et autres
événements de mer
(BEAmer)



Le directeur

Paris, le 11 AVR 2003
N/réf. : BEAmer/IGSAM/SETM

000190

D É C I S I O N

Le directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;

- Vu** la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu** l'arrêté ministériel du 16 décembre 1997 portant création du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer (BEA-mer) ;
- Vu** la décision ministérielle du 17 décembre 1997 portant nomination du directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;
- Vu** le message SITREP du CROSS Gris-Nez du 08 avril 2003 ;

D É C I D E

Article unique : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'il comporte pour la sécurité maritime, l'abordage survenu le 8 avril 2003 à 32 milles nautiques dans le Nord-Ouest du port de Dieppe, entre le chalutier boulonnais *N DAME DE LIESSE 3* et le navire-citerne maltais *SEA ACE*, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

Georges TOURET

administrateur général des affaires maritimes



BEAmer
22, rue Monge
75005 PARIS
téléphone :
33 (0) 140 813 824
télécopie /fax :
+ 33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

annexe B

DOSSIER NAVIRES

OGLECNAV	* NAVIRE PROFESSIONNEL *	AU 09/04/2003

IMMATRICULATION : NUM.:	463880 T	AU QUARTIER DE : BL LE : 24/09/1980
=====	NOM : N DAME DE LIESSE 3	FRANCISE LE: 14/12/1981
		SOUS NUMERO: 0000004232
ACTIVITE :	ARME	DU 08/02/2003 - A : BL EN : PC
=====		NUM.ROLE COLLECTIF :
		/ /
SITUATION POP :	A : ACTIF	SEGMENT : 2 : CHALUTIERS 0-30 M
=====	METIER MEDIT. NO :	- ENGIN : OTB CTM
CARACTERISTIQUES:	TYPE : 0142 - CH-A PF SS RPE + POR	COQUE : METAL
=====	AN CONSTR. : 1980	LPP : 18,00
	LONG. HT : 20,50 M.	- NOMBRE PASSAGERS :
	PUIS.PROP. : 442 KW	- JAUGE BRUTE : 49,00 TX
	PUIS.ADMIN. : 442 KW	- JAUGE LONDRES : 100,58 CALCULEE
SECURITE :	DERNIERE VISITE: 22/11/2002	VALIDITE PERMIS NAVIG:31/08/2003
=====	CATEGORIE NAVIG.: 3	- RADIO : FPRO BALISE: 1
	EFFECTIF : 00 OFF. 000 MAR.-	NUMERO MMSI : 227105600
ARMATEUR NUMERO: 84B0283	NOM: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	A/C DU 02/09/2002
(OU EXPLOITANT)	ADR. : 70 RUE ST PIERRE	- 62630 ETAPLES
=====		
TAPER AUTRE NUMERO OU ;		REPONSE : <input type="text"/>

AFFAIRES MARITIMES

PERMIS DE NAVIGATION

Loi du 5 Juillet 1983

Décret du 30 août 1984

NOM DU NAVIRE	TYPE	SIGNAL DISTINCTIF	N° et port d'immatriculation	JAUGE BRUTE ou LONGUEUR HORS TOUT
N.DAME DE LIESSE 3	Navire de pêche	F.P.R.O	463880 BOULOGNE SUR MER	49.94 Tjb 20.50 m

I _ Le présent permis de navigation établit que le navire susvisé a été dûment surveillé et visité conformément aux dispositions de la loi du 5 juillet 1983, du décret du 30 août 1984 et des réglemens pris pour leur application.

1. Il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions réglementaires qui lui sont applicables en ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité et la prévention de la pollution.

2. Il lui a été attribué un franc bord minimum (ETE) de 687 mm

3. Sa drome de sauvetage est ainsi composée :

- / embarcations susceptibles de recevoir un total de / personnes,
- 2 radeaux de sauvetage susceptibles de supporter un total de 18 personnes,
- / engins flottants susceptibles de supporter un total de / personnes,
- 2 bouées de sauvetage, dont 1 lumineuses, / munies d'un fumigène
- 8 brassières de sauvetage, dont / pour enfants,
- / combinaisons d'immersion.

4. Toutefois, le navire bénéficie des exemptions suivantes :

Néant

II _ En conséquence, le présent permis de navigation est valable pour les conditions particulières ci-apres :

1. Catégorie de navigation et parcours autorisé : 3

2. Nombre maximal admissible des personnes à bord : 8 dont

_ Membres de l'équipage : 8

_ Passagers : 0

3. Autres conditions : PONDUS MAXIMUM DU MATERIEL DE PECHE 3,7 tonnes. PAS DE VIVIER A BORD DU NAVIRE.

III _ Le présent permis de navigation est valable jusqu'au 31 Aout 2003

Délivré à BOULOGNE SUR MER le 22 Novembre 2002

~~Jean-Marie TROCCON~~

Par Inspecteur de la Sécurité des Navires et de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes



Permis de navigation renouvelé -prorogé	Par :
A le	
Jusqu'au :	

AFFAIRES MARITIMES

CERTIFICAT NATIONAL DE FRANC-BORD

Délivré en vertu des dispositions de la Loi du 05 Juillet 1983 et du Décret du 30 Aout 1984 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et de l'habitabilité à bord des navires par le Chef du Centre de Sécurité de BOULOGNE SUR MER

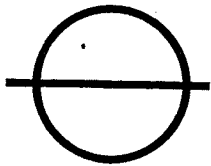
NOM DU NAVIRE	TYPE	SIGNAL DISTINCTIF	N° et port d'immatriculation	LONGUEUR ENTRE PERPENDICULAIRES
N.DAME DE LIESSE 3	Navire de pêche	F.P.R.O	463880 BOULOGNE SUR MER	16.85 m

Ligne de pont



FRANC-BORD ASSIGNE (ETE)

687 MILLIMETRES



Le bord supérieur de la bande passe par le centre de l'anneau

Reduction en eau douce 0 millimetres

Le bord supérieur de la marque de la ligne de pont à partir de laquelle ce franc-bord est mesuré se trouve à 0 millimetres du pont en abord.

Le présent certificat est valable jusqu'au 31 Aout 2003

Délivré à BOULOGNE SUR MER le 28 Septembre 2000

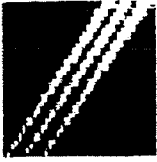
Par :

Jean-Marie TASCON
Inspecteur de la Sécurité des Navires et de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes



Visé pour confirmation de la validité du present certificat après visite annuelle satisfaisante. A le Jusqu'au :	Par :
Visé pour confirmation de la validité du present certificat après visite annuelle satisfaisante. A <i>Bohjn</i> le <i>29 Aout 2002</i> Jusqu'au : <i>28 Aout 2003</i>	Par : <i>[Signature]</i> Emmanuel BONALIER Inspecteur de la Sécurité des Navires et de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes
Visé pour confirmation de la validité du present certificat après visite annuelle satisfaisante. A le Jusqu'au :	Par :
Visé pour confirmation de la validité du present certificat après visite annuelle satisfaisante. A le Jusqu'au :	Par :

19 MARS 2003



Ministère
de l'Équipement
des Transports
et du Logement

Affaires maritimes

Direction interrégionale
Nord - Pas-de-calais
Picardie

Direction
interdépartementale
Pas de Calais - Somme

Service de l'inspection
du travail maritime

DECISION D'EFFECTIF

NAVIRE	NOM: N Dame De LIESSE III	
	N° IMMATRICULATION: BL 463 880	
	Type: Châlière Polyvalent	Jauge brute: 51,06 T _n
	Genre de navigation: Pêche (Côtier)	Longueur hors tout: 20,60 m
	Catégorie de navigation: Pêche	Puissance: 442 Kw
ARMATEUR	NOM Prénom: PAUCHET Emmanuel Adresse: 70 Rue St Pierre 62630 ETAPLES	

EFFECTIF PROPOSE PAR L'ARMATEUR

EFFECTIF MINIMUM (effectif de sécurité)	EFFECTIF MAXIMUM (visé au permis de navigation)
<input type="checkbox"/> Patron	<input checked="" type="checkbox"/> Patron
<input type="checkbox"/> Mécanicien	<input checked="" type="checkbox"/> Mécanicien
ou	ou
<input checked="" type="checkbox"/> Patron - Mécanicien	<input type="checkbox"/> Patron - Mécanicien
Matelots: 3	Matelots: 5
Total équipage: 4	Total équipage: 7
Fait à Etaples le 14/02/03	
Vu avec le visé de Sécurité des navires le 19.03.2003	

Le Directeur interdépartemental des affaires maritimes du Pas de Calais et de la Somme,
Vu le décret 67-432 du 26 mai 1967 relatif aux effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance;
Vu l'arrêté n° 31-3148/GM 2 du 30 juin 1967 sur le même objet, modifié par l'arrêté du 7 novembre 1986;
Vu la loi n° 83.581 du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et de l'habitabilité à bord des navires;
Vu le décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 relatif à l'organisation du travail à bord des navires;

Considérant que l'effectif proposé permet d'exploiter le navire et de répondre aux exigences fixées par les textes législatifs et réglementaires en matière de durée du travail et de sécurité de la navigation ;

DECIDE

Le visa prévu à l'article premier du décret susvisé du 26 mai 1967 est accordé à la liste d'effectif figurant sur la décision ci-dessus pour le navire :

Fait à Boulogne-sur-Mer, le 19 MARS 2003
L'Administrateur des Affaires Maritimes

L'Administrateur des affaires maritimes
ERIC BARNIER

REGISTER OF SHIPS 2000-01

Daidzeil
Oil 45A 6Cy, 180 X 220
441KW (600bhp)
Khabarovsk
Daidzeil
Gen 3 X 75kW
Controllable pitch propeller
Fuel 60.0t (d.o.)
9.5kn

Daidzeil
Oil 45A 6Cy, 180 X 220
441KW (600bhp)
Khabarovsk
Daidzeil
Gen 3 X 75kW a.c.
Controllable pitch propeller
Fuel 55.0t (d.o.)
10kn

S.K.L.
Oil 45A 6Cy, 150 X 180 reduction geared to sc. shaft
331kW (450bhp) E made90
VEB Schwermaschinenbau 'Karl Liebknecht'
Magdeburg
Controllable pitch propeller
10kn

S.K.L.
Oil 45A 6Cy, 150 X 180
450kW (612bhp)
SKL Motoren- u. Systemtechnik AG
Magdeburg
Gen 2 X 75kW a.c.
Controllable pitch propeller
Fuel 60.0t (d.o.)
10kn

S.K.L.
Oil 45A 6Cy, 150 X 180
450kW (612bhp) E made90
VEB Schwermaschinenbau 'Karl Liebknecht'
Magdeburg
Gen 2 X 75kW a.c.
Fuel 60.0t (d.o.)
10kn

M.T.U.
12/396TE/4
36dk P
2 Vee Oil 45A each 12Cy, 165 X 185 with clutches,
flexible couplings & reduction geared to sc. shafts
2490kW (3372bhp)
MTU Friedrichshafen GmbH
Friedrichshafen
Gen 2 X 46kW 380V 50Hz a.c.
2 Water jet propulsion units
Fuel 20.12t (d.o.), 6.3pd
23kn

Daidzeil
Oil 45A 6Cy, 400 X 580
1850bhp (1361kW)
Hijos de J. Barreiros S.A.
Vigo
Gen 1 X 240kW 440V a.c.
Fuel 47.5t (d.o.)
11kn

Hanshin
Oil 45A 6Cy, 320 X 450
700bhp (515kW)
Hanshin Naimenki Kogyo
Kobe
Gen 2 X 96kW 230V a.c.
11.75kn

Nigata
Oil
Nigata Eng. Co. Ltd.
Japan

Makita
Oil 45A 6Cy, 250 X 420
1200bhp (864kW)
10kn

REGISTER OF SHIPS 2000-01

7831240 SE YANG No. 51
6LDZ
BS02-A1530
DI Esp Gc
Rdr Rt
South Korea

7734703 SE YANG No. 55
6KVK
BS-A-2034
DI Esp Gc
Pld Rdr Rt
South Korea

9622781 SE YANG No. 300
HLHC
BS-A-2418
DI Esp Gc
Pld Rdr Rt
South Korea

6519871 SE YANG No. 397
6KEW
DI Esp Gc
Rdr Rt
South Korea

6920400 SE YANG No. 2
HLJU
BF-43165
DI Esp Gc
Pld Rdr Rt
South Korea

5195361 SEA
C817
DI Esp Gc
Pld Rdr
RTM/TV
Bahamas

6906737 SEA
9HX6
DI Esp Gc
Rdr RTV
SatNav
Italy

8414336 SEA ACE
9HX6
DI Esp Gc
Rdr RTV
SatNav
Malta

8314977 SEA ADMIRAL
9HND5
5682
DI Esp Gc
Rdr RTV
Malta

7714351 SEA ADVENTURE
M7Z16
715572
DI Esp Gc
ex Sea-L and Adventuriner-89

1978 Daedong Shipbuilding Co. Ltd.—Pusan
55.17 3,956
(KR) 49.00 4.02
P 25.6 F 5.8 1 dk
8.60
3 Ha (1.3 1.3 X 0.9) (1.7 X 1.7)
M Fishing
Side-fishing Tuna Long-line Ref
In.542
3 Ha (1.3 1.3 X 0.9) (1.7 X 1.7)
Yaizu
Gen 2 X 200kW 225V a.c.
12.75kn

1964 Hekata Dock K.K.—Fukuoka
34.51 2,950
(KR) 34.02 3.10
P 15.6 F 4.0 1 dk
6.90
3 Ha (each 1.4 X 1.4)
M Fishing
Side-fishing Tuna Long-line Ref
In.252
3 Ha (each 1.4 X 1.4)
Kobe
Gen 2 X 64kW 225V a.c.
10kn

1986 Chinhae Shipbuilding Co. Ltd.—Chinhae
40.49 3.00
(KR) 32.31 7.31
B 5.8 F 7.4 1 dk
7.31
Purse Seiner
M Fishing
Oil 45A 6Cy, 320 X 380
1,920bhp (1,412kW)
Fuji Diesel Co. Ltd.
Gen 1 X 128kW 225V a.c.
Fuel (d.o.)
Tateyama

1985 Soc. Nouvelle des At. & Ch. du Havre (A.CH.)
(B.17)
30.00 2,515
(KR) 25.00 3.10
1 dk
6.53 2,515
6.51 3.10
Side-fishing Ref
In.119
3 Ha (each 0.8 X 0.8) ER
Torino
10kn

1986 At. & Ch. de La Manche—Dieppe
32.29 3,099
(KR) 26.98 7.47
F 17.4 1 dk
7.50 3,099
7.47 3.81
Stern Trawler Ref
In.142
2 Ha (each 0.9 X 0.9) ER
Torino
11kn

1957-4 Ansaldo S.p.A.—Genova
192.41 24.95 8.497
167.85 24.90 15.37
EL of 21 SQ B & F 166.8 5 dks, 6th dk fwd of ER
FN 6760 RW r1610
conv Ref Passenger/General Cargo 75
TM Passenger Ship
15000
342cbn 650bth P
Goteborg

1969 Schulte & Bruns Schiffswerft—Emden (255)
27.79 7.90 2,852
RI (GL) 24.49 7.50 3.48
1 dk
BK 203
M Tug
Oil 45A 6Cy, 320 X 450 reverse reduction geared to
sc. shaft
Atlas-Mak Maschinenbau GmbH
Gen 2 X 37kW 24V d.c.
Fuel 49.0t (d.o.)
Kiel
11.5kn

1985 Kurinoura Dock K.K.—Yawatahama
110.06 16.54 7,057
KR (NK) 101.86 16.51 8.21
P 24.4 F 13.2 1 dk
Bow/CM 45 Diam. 0.162
M Tanker
Oil Chemical Molasses
SPT
10 To ER
L 8.325
5 Cargo pumps total 1500t/hr
Akashi
12.5kn

1986 VEB Wornowert Warnemuende
Warnemuende
BV (RS) 173.51 (BB)
16.102 23.00 10.202
13.72
Ice strengthened
Quarter stern door/ramp (s)
L 25.00 W 5.80 SWL 45
Cars 232 Trailers 22
4 Ho 16.8 32.5 36.0 16.8 ER
G.25677 B.20439
TEU 533
C Ho 333/20' (40') C.D.K. 200/20' (40') incl.
30 ref C.
4 Ha (all) (13.1 X 7.6) (26.4 33.6 12.8 X 12.5)
ER
Cr 4 (12.5) Der (125) 2(25)
MAN
Oil 25A 5Cy, 700 X 1250
10332bhp (7,600kW)
VEB Dieselmotorenwerk Rostock
Gen 4 X 590kW 390V 50Hz a.c.
Thw. thrust propeller fwd
Fuel 485.0t (d.o.) 1,946.0t (twf)
Rostock
15.5kn

1978 (Fwd & aft sections) Mitsubishi Heavy
Industries Ltd.—Kobe
6454
1978 (Fwd & aft sections) Mitsubishi Heavy
Industries Ltd.—Kobe
6454
AB 1963 (Main cargo section) Blohm & Voss AG
6 Cell, Ho 16.7 24.5 24.5 24.5 24.5 24.5
17,400bhp (12,799kW)
Suizer
Oil 55A 6Cy, 900 X 1550
17,400bhp (12,799kW)
6RND90

SHIP'S PARTICULARS

NAME OF SHIP	M/T "SEA ACE"
FLAG	MALTA
PORT OF REGISTRY	VALLETTA
CALL SIGN	9HIX6
OFFICIAL NO.	6587
IMO NO.	8414336
SHIP'S OWNER	SEA ACE NAVIGATION LTD
OPERATOR	TREASURE FINANCE LTD., PIRAEUS
SHIP'S BUILDER	KURINOUR DOCKYARD CO., LTD YAWATAHAMA, JAPAN
DATE OF BUILD	28-TH FEBRUARY, 1985
LENGTH OVERALL	110.06 M
REGISTERED LENGTH (LPP)	101.85 M
REGISTERED BREADTH (B)	16.50 M
REGISTERED DEPTH (D)	8.20 M
SHIP'S HEIGHT (AIR)	34.00 M
SUMMER DRAFT	7.057 M
ALLOWANCE FOR FRESH WATER155 MM
GROSS TONNAGE (GRT)	4169
NET TONNAGE (NRT)	2309
DEADWEIGHT (D/W)	6969
DISPLACEMENT (FULL)	9221.58 K/T
LIGHT DISPLACEMENT (L/W)	2252.54 K/T
CARGO TANKS CAPACITY	8,064.510 CB.M
SLOPS TANK CAPACITY	260.276 CB.M.
TOTAL:	8,324.786 CB.M.
CARGO PUMP CAPACITY	300/150 CB.M/HR - 5 SETS
SERVICE AREA	OCEAN GOING
ACCORDING TO GMDSS, SHIP IS CERTIFIED.	A1 + A2 + A3
CLASS NOTATION	KOREAN REGISTER
KRSI - OIL/CHEMICAL TANKER 'ESP' (FBC) PRODUCT/III 2G/ 1. 60SG (BCH) TANKER, MOLASSES OR OIL FLASH POINT ELLOW 60 DEG.C.	
TANKS COATING	E P O X Y
MAIN ENGINE	HANSHIN DIESEL WORKS LTD 4,000 PA X 220 RPM 2,983 KWT TYPE: 6EL-44
SERVICE SPEED	12.0 KNOTS
TRIAL MAX. SPEED	FULL MAX.(4X4) = 13.44 KNOTS
OIL FILTERING (15 PPM) EQUIPMENT (REGULATION 16(4))	
.UST-20N, TAIKO KIKAI MAX.THROUGHPUT IS.	2.0 C.M/H
SLUDGE TANK	2.8 C.M.
INCINERATOR FOR OIL RESIDUES, CAPACITY	10.0 LIT/H
TYPE	"B-10"
SEWAGE TREATMENT	TOIKO MARINE SEWAGE TREATMENT DEVICE"
SEWAGE TANK	C.M.
LIFE SEVING EQUIPMENT	FOR 23 PRS
NUMBER OF CREW	1 PERSON

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

THE REPUBLIC OF MALTA

(name of state)

by the **AMERICAN BUREAU OF SHIPPING**

Name of Ship: SEA ACE
Distinctive Number or Letters: 9HIX6
Port of Registry: VALLETTA
Type of Ship¹: Oil Tanker/Chemical Tanker
Gross Tonnage: 4169
IMO Number: 8414336 (LRN)
Name and Address of Company: TREASURE FINANCE LTD.
541 A GR. LAMBRAKI STR.
KERATSINI, PIRAEUS
GREECE
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

THIS IS TO CERTIFY that the Safety Management System of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), adopted by the International Maritime Organization by resolution A.741(18), as amended, following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

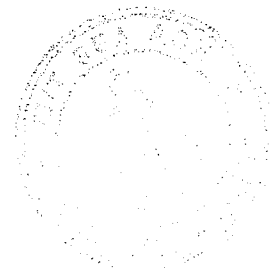
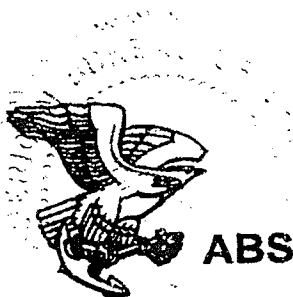
This Safety Management Certificate is valid until 01 AUGUST 2005, subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance.

Issued at: LONDON
(place of issue of the document)

Date of Issue: 22 DECEMBER 2000



(Signature of the duly authorized official issuing the certificate)



¹ Insert the type of ship from among the following: Passenger Ship; Passenger High Speed Craft; Cargo High Speed Craft; Bulk Carrier; Oil Tanker; Chemical Tanker; Gas Carrier; Mobile Offshore Drilling Unit; Other Cargo Ship



MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

Issued in compliance with Chapter V Regulation 13(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974

This is to certify that in accordance with the principles and guidelines set out in Resolution A.481 (XII) of the International Maritime Organisation the ship named in this certificate will be considered to be safely manned if, whenever she proceeds to sea she carries not less than the numbers and grades of the personnel shown in this document, subject to any conditions stated hereunder.

Vessel

Name of Ship *SEA ACE*
Official Number *6587*
IMO Number *8414336*
Type of Ship *Chemical Tanker*
Gross Tonnage *4169*
Registered Power *2945 kw*

Personnel

	<i>Unlimited</i>	<i>Restricted Trading *</i>
Master	<i>One</i>	<i>One</i>
Chief Mate	<i>One</i>	<i>One</i>
Deck Officers	<i>Two</i>	<i>One</i>
Radio Officer	<i>One</i>	<i>One</i>
Chief Engineer	<i>One</i>	<i>One</i>
Second Engineer	<i>One</i>	<i>One</i>
Engineer Officer	<i>One</i>	<i>One</i>
Deck Ratings	<i>Four</i>	<i>Four</i>
Engine Ratings	<i>Two</i>	<i>Two</i>

Restricted Trading Area *

BALTIC/NORTH/EUROPEAN COAST/MEDITERRANEAN AND BLACK SEA

Minimum Qualifications: Certificate of Competency issued in compliance with the STCW Convention duly endorsed by the issuing Administration that the holder is competent to serve in the respective capacity on board ships with trading patterns, tonnage and power equivalent or greater than those of this ship.

Any shortages from the specified number of Personnel should be referred to the Merchant Shipping Directorate, Malta Maritime Authority for approval.

Issued at Valletta Malta on the 29 July 1999

This Certificate is valid until the 28 July 2004

Merchant Shipping Directorate

Special Conditions

Radio Officer may be omitted if at least two (2) of the Deck Officers are holders of a GMDSS Operator's Certificate (G.O.C.).

IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

Ship information

IMO number:	8414336	Name of ship:	SEA ACE
Call Sign:	9HIX6	Gross tonnage:	4169
Type of ship:	Chemical tankship	Year of build:	1985
Flag:	Malta	Status of ship:	In Service
Registered owner:	SEA ACE NAVIGATION	Address:	541, Grigoriou Lambraki Street, Keraisin, Piraeus GREECE
Ship manager:	TREASURE FINANCE	Address:	541, Grigoriou Lambraki Street, Keraisin, Piraeus GREECE
Last update:	12-05-2000		

Classification

Classification	Date of record	Status	Reason
Bureau Veritas	22-05-2001	Delivered	

Safety Management Certificate (IACS white list)

Audited by	Issued by	Issued on	Expires on	Status
American Bureau of Shipping	American Bureau of Shipping	22-12-2000	01-08-2005	Convention

P&I information

Name of P&I insurer	Recorded on
Assuranceforeningen Skuld -	29-07-1999

List of Port State Controls**Current ship manager's Port State Controls**

PSC Organisation	Authority	Port of inspection	Date of report	Detention	Duration (days)	Number of deficiencies
Paris MoU	Greece	Piraeus	14-01-2003	No		2

▶	Paris MoU	The Netherlands	Amsterdam	26-07-2001	No		0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MSO Philadelphia	13-05-2001	No		3
▶	Paris MoU	France	Dunkirk	26-12-2000	No		1
▶	Paris MoU	The Netherlands	Amsterdam	07-09-2000	Yes	2	6

Private inspections



Report(s) available in the above database(s) to authorised users



IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

List of Port State Controls

	PSC Organisation	Authority	Port of inspection	Date of report	Detention	Duration (days)	Number of deficiencies
▶	Paris MoU	Greece	Piraeus	<u>14-01-2003</u>	No		2
▶	Paris MoU	The Netherlands	Amsterdam	26-07-2001	No		0
▶	US Coast Guard	U.S.A.	MSO Philadelphia	<u>13-05-2001</u>	No		3
▶	Paris MoU	France	Dunkirk	26-12-2000	No		1
▶	Paris MoU	The Netherlands	Amsterdam	<u>07-09-2000</u>	Yes	2	6

Records 1 to 5

IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

History

Bottom
of page

Current and former name(s)

Name of ship	Date of record	Source
SEA ACE	12-05-2000	LRF

Current and former flag(s)

Flag	Date of record	Source
Malta	12-05-2000	LRF

Current and former classification(s)

Classification	Date of record	Status	Source	Reason
Bureau Veritas	22-05-2001	Delivered	IACS	

Current and former Registered owner(s)

Registered owner	Date of record	Source
SEA ACE	29-07-1999	LRF

Current and former manager(s)

Ship manager	Date of record	Source
TREASURE	29-07-1999	LRF



Top
of page

IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

Ship manager's record



Ship manager: TREASURE FINANCE

Address: 541, Grigoriou Lambraki Street, Keraisin, Piraeus

Port state controls summary

Total number of ships in service:	5
Total number of inspections:	23
Total number of detentions:	3
% of inspections with deficiencies:	65.22 %
% of inspections with detention:	13.04 %
Average no of deficiencies per	2.65
Average no of detention per ship:	0.60

Manager's fleet

Class Key	
BV	Bureau Veritas
GL	Germanischer Lloyd
KRS	Korean Register of

	Ship's name	Gross tonnage	Ship's type	Year of build	Current flag	Current Class(es)	Detentions with current manager	Detentions in the last 3 years
▶	APACHE 1	2804	Chemical tankship	1980	Malta	GL	0	0
▶	AZTEK	2801	Chemical tankship	1978	Malta	GL	0	0
▶	NAVAJO	2059	Chemical tankship	2002	Malta	KRS	0	0
▶	SEA ACE	4169	Chemical tankship	1985	Malta	BV	1	1
▶	SEA TRUST	1313	Oil tanker	1979	Panama	BV	2	2



annexe C

CARTOGRAPHIE

Tide



Date

8/04/03

Heure locale

13:49

Hauteur

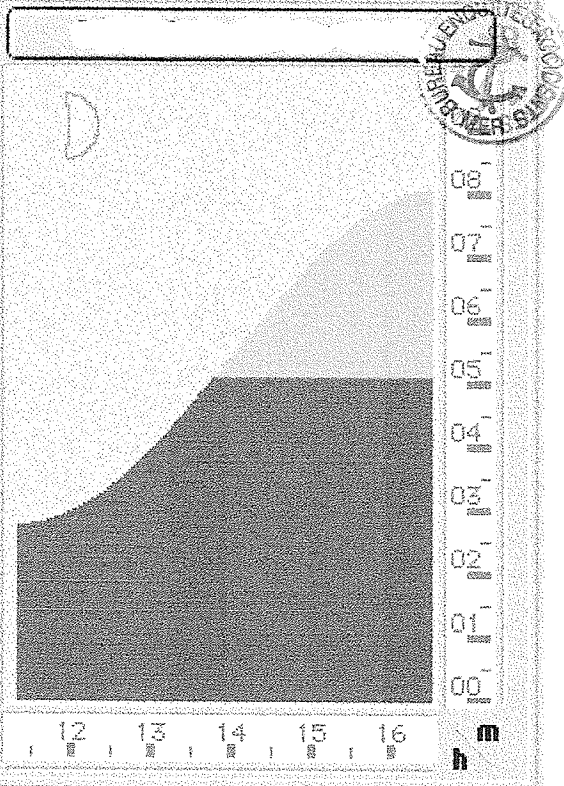
05.11 m

16:42 08.14 m

Coeff.

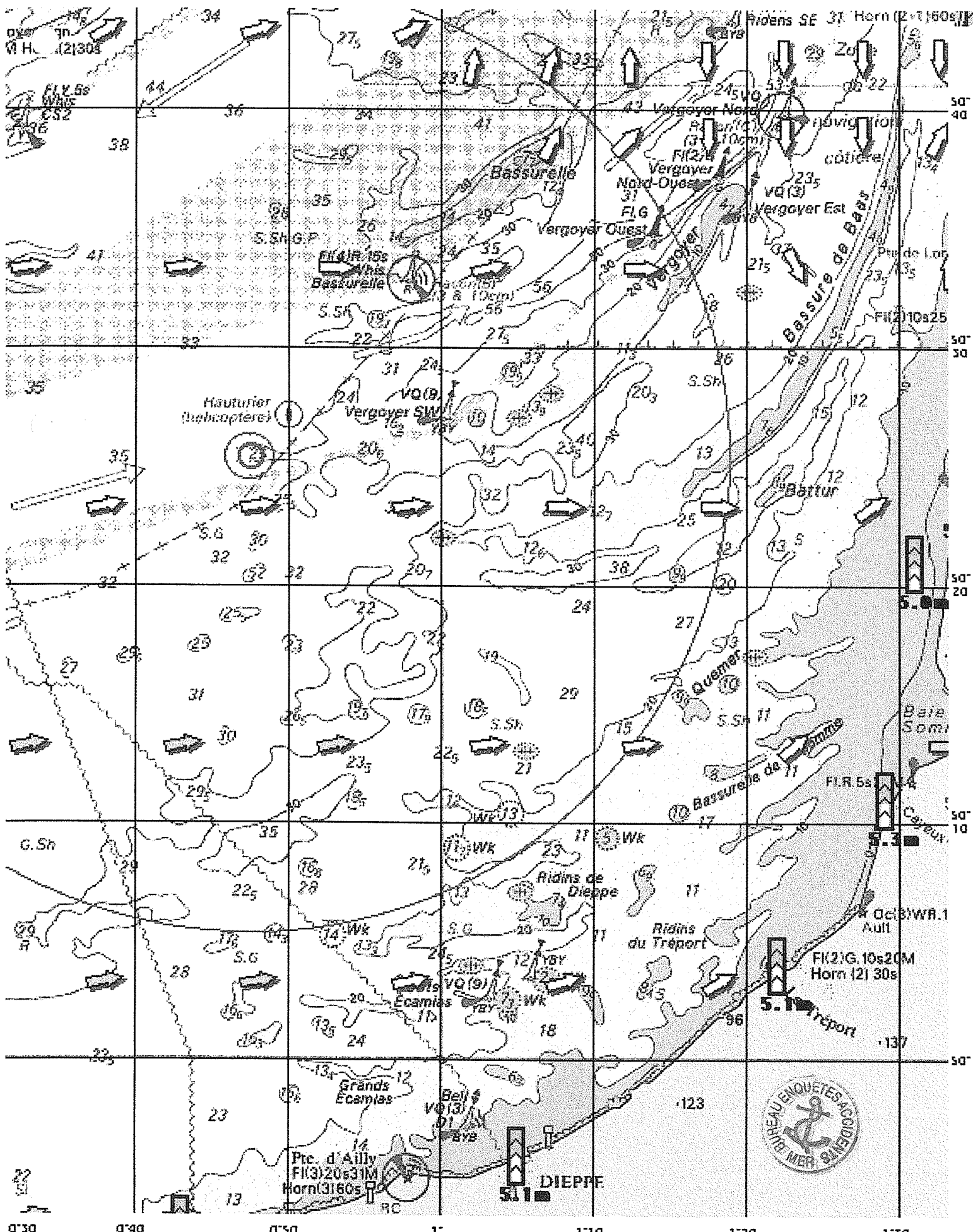
51

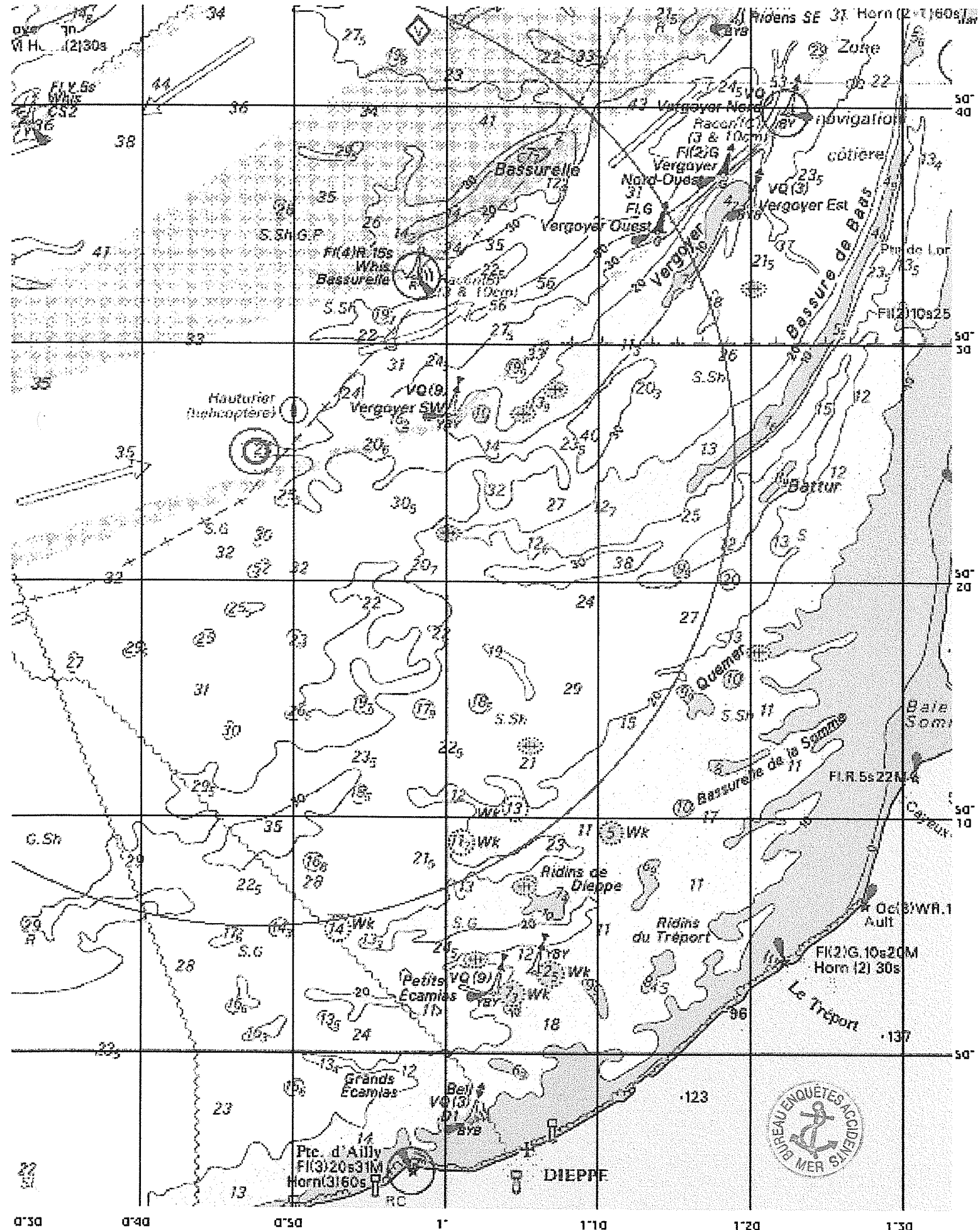
11:21 02.75 m

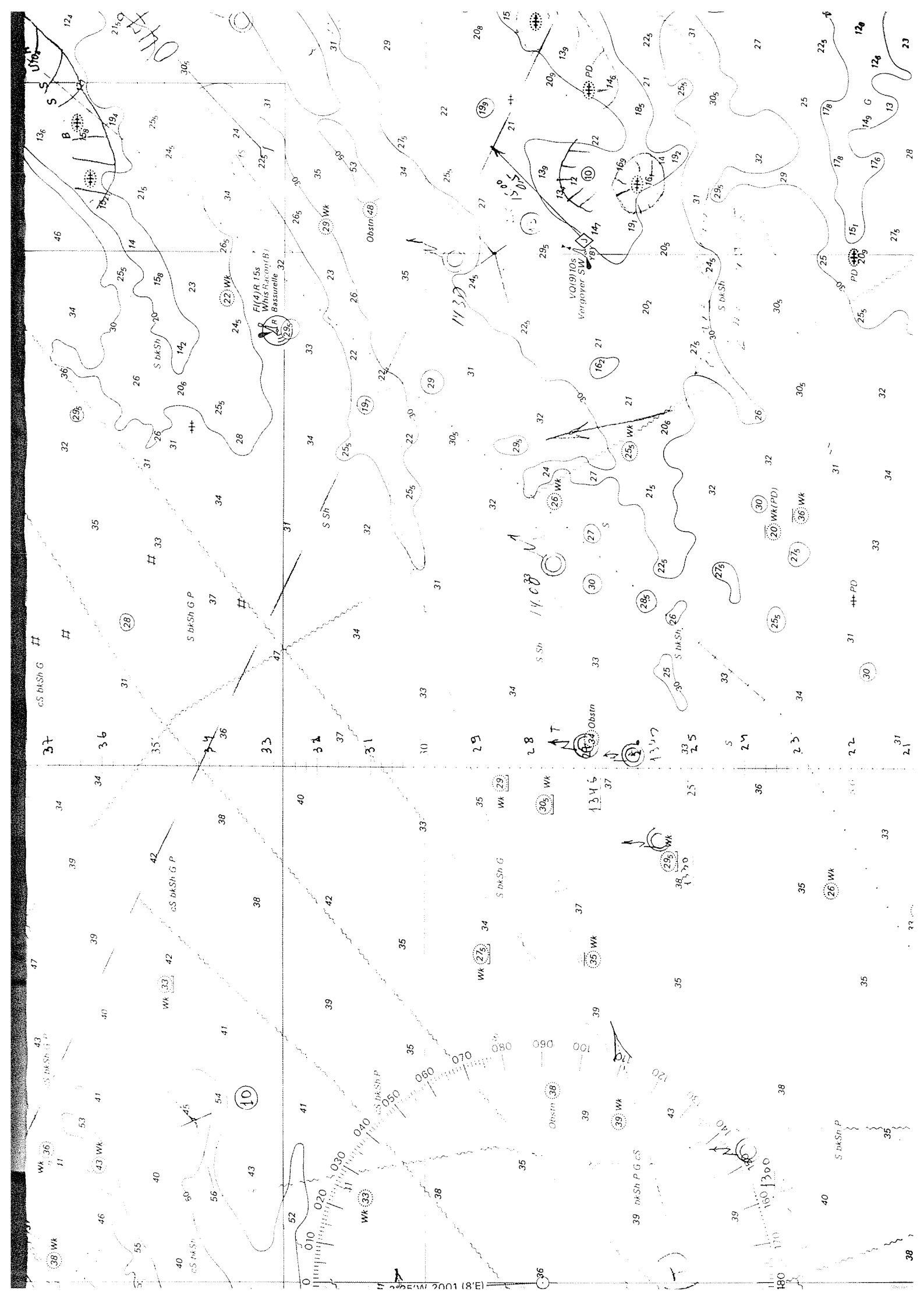


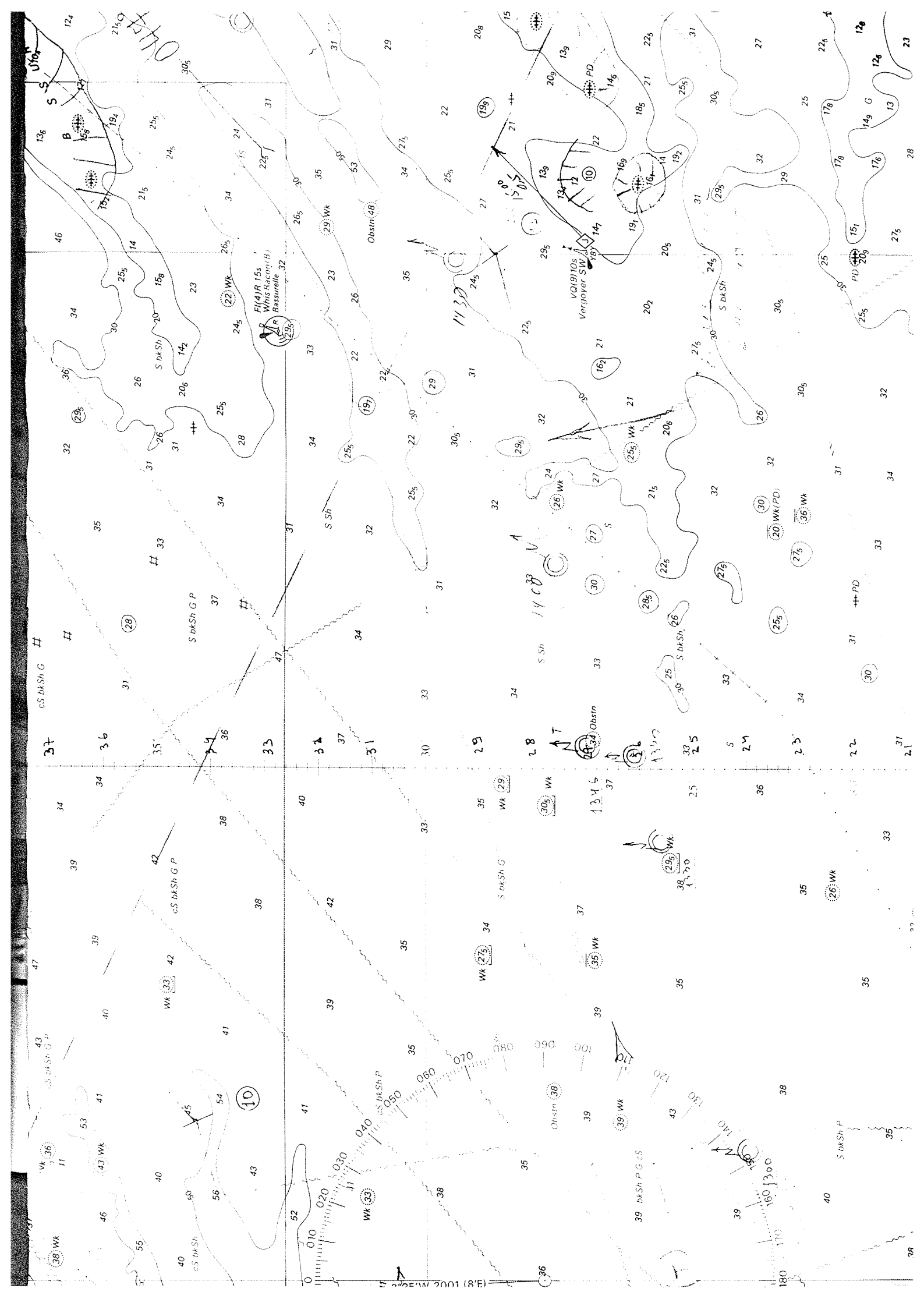
BERK

courant du 2nd port sur à l'Est









GUIDE DE BONNE CONDUITE POUR LA NAVIGATION DANS LE D.S.T.

Afin d'améliorer la sécurité de la navigation maritime dans le Dispositif de Séparation de Trafic du Pas-de-Calais, tout en préservant l'activité de la pêche, voici quelques règles élémentaires à adopter et à appliquer dans l'intérêt de tous :

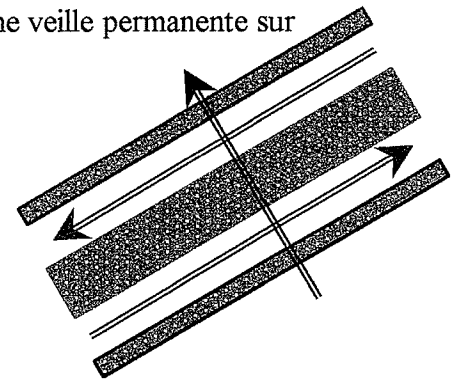
1 – Veille sur canal 16

Durant toute la durée de la présente dans le dispositif, assurer une veille permanente sur le canal 16.

2 – En route

Respecter scrupuleusement les règles de circulation

- rail montant
- rail descendant
- croisement à la perpendiculaire



3 – En pêche

- ne gêner autant que possible les navires de commerce, qui sont prioritaires, dans leur voie de circulation

- manœuvrer franchement et suffisamment tôt pour être compris

- en cas de concentration de chalutiers, éviter d'obstruer la totalité du rail (évident).

4 – Veille à la passerelle

- Assurer en permanence une veille optimum à la passerelle (homme d'expérience reconnue, Breveté) ou, si possible, deux hommes, et tout particulièrement en faisant route.

5 – Contacter le CROSS

En cas de problème, de difficulté, ou, pour toute situation le nécessitant, prendre immédiatement contact avec le CROSS GRIS NEZ, par V.H.F.

Le respect et l'application de ces règles simples et élémentaires, sont la seule façon de garantir votre sécurité et de pérenniser l'activité de la pêche dans le D.S.T.

COOPERATIVE MARITIME ETAPLOISE
Organisation de Producteurs
03.21.87.00.87.