

ABORDAGE

ENTRE LE CHALUTIER LORIENTAIS

PASIPHAE

ET LE CARGO POLONAIS
(de type fluvio-maritime)

DRAWA

SURVENU LE 25 FEVRIER 2003
DANS

LE SUD-OUEST DE BELLE-ILE

=**=

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 maritimes de l'État du pavillon ont été informées de l'ouverture de l'enquête et les rapports la concernant lui ont été envoyés.

PLAN DU RAPPORT

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

= * * =

DEPOSITIONS, AVIS & COMMENTAIRES

= * * =

ANNEXES

- ☒ Décision d'enquête
- ☒ Dossier navires
- ☒ Cartographie

= * * =

1* CIRCONSTANCES

Le mardi 25 février 2003 vers 4H00, le chalutier lorientais *PASIPHAE* et le cargo fluvio-maritime polonais *DRAWA* sont entrés en collision à 4 MN dans le sud-ouest de Belle-Île dans les eaux territoriales françaises.

Au moment des faits, le chalutier était en pêche et suivait un trait de chalut en giration alors que le cargo était en route en provenance de la pointe de Bretagne et à destination de la Basse-Loire.

Après la collision, le cargo s'est arrêté, a informé le CROSS Étel de l'événement, et a attendu de ce dernier l'autorisation de reprendre sa route.

La navigabilité des deux navires n'étant pas compromise en dépit des dégâts matériels constatés notamment sur le chalutier, ils ont pu reprendre leur route vers son port de destination pour le cargo et vers son port d'attache pour le chalutier.

Ils sont arrivés à bon port en début de matinée.

= * * =

2* CONTEXTE

2.1* L'exploitation du chalutier *PASIPHAË*

Ce navire est un chalutier, exploité par un armateur artisan lorientais en pêche côtière.

Ses lieux de pêche habituels se trouvent dans le Nord du Golfe de Gascogne (Sud-Groix et Belle-Île notamment). Ses apports sont commercialisés à Lorient.

2.2* L'exploitation du cargo fluvio-maritime *DRAWA*

Il s'agit d'une unité de petite taille à cale unique exploité en navigation à la demande (tramping) ordinairement en Baltique.

Au moment des faits, il exécutait un contrat occasionnel pour le transport d'un lot de produits métallurgiques 1533t chargés au Danemark à destination de Nantes (destination déclarée lors de son passage devant Ouessant).

== ** ==

3* LE NAVIRE

3.1* Le chalutier *PASIPHAË*

Il s'agit d'un chalutier classique à pêche arrière construit en acier en 1977.

Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

È	longueur H.T	16,20 m ;
È	jauge	29,9 Tjb (nat.)/44,12 T (int.) ;
È	puissance propulsion	324 kW ;
È	déplacement	env. 90t ;
È	franc-bord	550 mm ;

Compte tenu des circonstances de l'événement, les enquêteurs du *BEA*mer ont réservé une attention particulière à l'organisation de la timonerie. La visibilité sur l'extérieur est suffisante, sauf, comme sur la plupart des chalutiers dans l'axe sur l'arrière. Le navire est doté de tous les instruments de navigation et de communication moderne.

Comme sur tous les navires de pêche, la personne en charge du quart, quand ce n'est pas le patron, doit à la fois assurer la navigation et conduire la pêche. Il s'agit en fait de suivre une route matérialisée sur une table traçante. Cette trace est complexe ; elle chemine entre différents obstacles sur le fond et tient compte d'une expérience de précédents traits de chalut. Elle est déterminée par le patron, et l'homme de quart doit la suivre précisément en agissant sur le pilote automatique.

Quand la trace comprend des girations et/ou du chenalage entre croches, ce suivi, fait alors manuellement, requiert de l'homme de quart une grande attention.

Le navire était à jour de ses titres de sécurité renouvelés pour un an à la suite de la dernière visite annuelle du Centre de sécurité des navires de Lorient (validité au 28/06/03).

Il est à noter que le *PASIPHAË* avait en septembre 2000 déjà attiré l'attention du *BEA*mer suite à son échouement sur la roche des Goélands dans les passes d'entrée du port de Lorient. Il avait été conclu, à l'époque, que ce fait pouvait être imputé à une confiance excessive de l'homme de quart dans les aides radioélectriques à la navigation, mais aussi à un balisage inadéquat (depuis rectifié) des passes en cause.

3.2* Le cargo fluvio-maritime *DRAWA*

Il s'agit d'une unité standard en mer du Nord et en Baltique. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

È	longueur H.T	84,3 m ;
È	jauge	1575 Tb ;
È	port en lourd	1870 t ;
È	largeur	10,8 m ;
È	creux	5,3 m ;
È	tirant d'eau	3,8 m
È	puissance	4412 kW ;
È	vitesse max.	10,5 nœuds ;

Le navire était à jour de ses titres de sécurité délivrés par l'autorité maritime polonaise et de ses certificats de classe délivrés par le « *Polish Register of Shipping* ».

Le navire n'avait jamais appelé l'attention des PSC.

Compte tenu des circonstances du sinistre, les enquêteurs du *BEA* ont réservé une attention particulière à la timonerie. Il s'agit d'une passerelle télescopique qui, en position haute (en manœuvre), offre une excellente visibilité sur tout le pourtour de l'horizon. En position basse (en route) la passerelle se trouve à moins de 5 m au-dessus de l'eau et la visibilité est très réduite.

Le navire est doté de tous les moyens modernes de navigation, mais il est apparu qu'au moment des faits, l'ensemble de sa documentation nautique pour la zone en cause était périmé.

L'unité a tous les défauts des cargos fluvio-maritimes : vitesse réduite pas gros temps, manœuvrabilité faible, emménagements spartiates.

== ** ==

4* EQUIPAGES

4.1* L'équipage du chalutier du *PASIPHAË*

4.1.1* COMPOSITION

Le navire était armé conformément à sa décision d'effectif par :

∄ un patron de 23 ans (il s'agit du patron suppléant) ;

∄ un mécanicien de 49 ans ;

∄ deux matelots de 59 ans et 20 ans.

4.1.2* QUALIFICATION

Le patron et le mécanicien disposaient l'un et l'autre des brevets requis pour l'exercice de leurs fonctions sur des navires du type de celui du *PASIPHAË*.

Il est à noter qu'au moment des faits, le quart était tenu par le mécanicien. C'est un usage fréquent à la pêche que l'intéressé soit ou non titulaire d'un brevet pont. Il s'agit donc plus d'un homme chargé de la veille que d'une personne en charge complète du quart, qui à la moindre difficulté a pour charge d'alerter le patron et qui le reste du temps exécute à la lettre ses instructions de route notamment lorsque le navire est en pêche. Cependant, l'intéressé disposait d'une grande expérience de ces fonctions au terme de 28 années de navigation dont au moins 13 en tant que mécanicien. Il navigue sur le *PASIPHAË* depuis 3 ans.

Le patron, pour sa part, a commencé à naviguer il y a 10 ans et navigue depuis 6 ans comme novice puis matelot à bord du *PASIPHAË* dont il assure périodiquement, en tant que suppléant, le commandement depuis 3 ans.

4.1.3* *APTITUDE*

L'ensemble des personnes embarquées sur le *PASIPHAË* était à jour de ses visites médicales d'aptitude.

4.2* *L'équipage du cargo fluvio-maritime DRAWA*

4.2.1* *COMPOSITION*

L'équipage du *DRAWA* est constitué par six personnes, toutes de nationalité polonaise.

- ∄ un commandant de 60 ans ;
- ∄ un second capitaine de 69 ans ;
- ∄ un chef mécanicien de 41 ans ;
- ∄ un matelot qualifié de 46 ans ;
- ∄ un mécanicien de 23 ans ;
- ∄ un cuisinier de 27 ans.

Les enquêteurs du *BEA*mer s'étonnent, une fois de plus, d'une telle composition d'équipage. En effet pour des traversées qui peuvent dépasser la semaine, sur des mers fréquentées, le navire ne dispose que de deux officiers capables

de tenir le quart soit des périodes de plus de 12 heures de quart par jour (en deux périodes de six heures d'affilée) auxquelles il faut ajouter les travaux propres au commandant et au second capitaine (documentation nautique, travaux commerciaux, ...) etc.)

Les enquêteurs du *BEA*mer ont également noté qu'avec un effectif en personnel d'exécution aussi réduit, il n'était pas possible au bord de doubler le quart pendant les périodes d'obscurité et il est évident que le quart n'était effectué, de jour comme de nuit, que par le seul officier de quart. Ce mode d'armement, bien qu'il soit très courant pour les navires de ce type et de cette taille opérant en Europe n'est à l'évidence pas satisfaisant et représente intrinsèquement une prise de risque appréciable. Le *BEA*mer a constaté à l'occasion de nombreuses précédentes enquêtes qu'il représentait intrinsèquement une prise de risque notable.

4.2.2* QUALIFICATIONS

Les officiers disposent des brevets nécessaires à l'exercice de leurs fonctions. Ce sont des officiers expérimentés. On doit cependant noter que la connaissance de la langue anglaise par le second capitaine, officier de quart au moment des faits, était approximative.

4.2.3* APTITUDES

Toutes les personnes présentes à bord disposaient d'un certificat médical d'aptitude en cours de validité, y compris le second capitaine en charge du quart au moment des faits.

= * * =

5* CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

NOTA : les éléments chronologiques qui suivent sont issus des rapports de mer¹ et dépositions des deux capitaines concernés. Les documents transmis par l'État du pavillon du cargo (en langue polonaise et qui ont fait l'objet d'une traduction) ont également été pris en considération et notamment les copies des pages pertinentes du *log book*. Les § concernant le *DRAWA* sont en caractères romains. Ceux relatifs au *PASIPHAË* sont en caractère italiques. Ses § issus des observations extérieures aux deux bords (CROSS, sémaphores, etc...) sont en typographie grasse et gris clair.

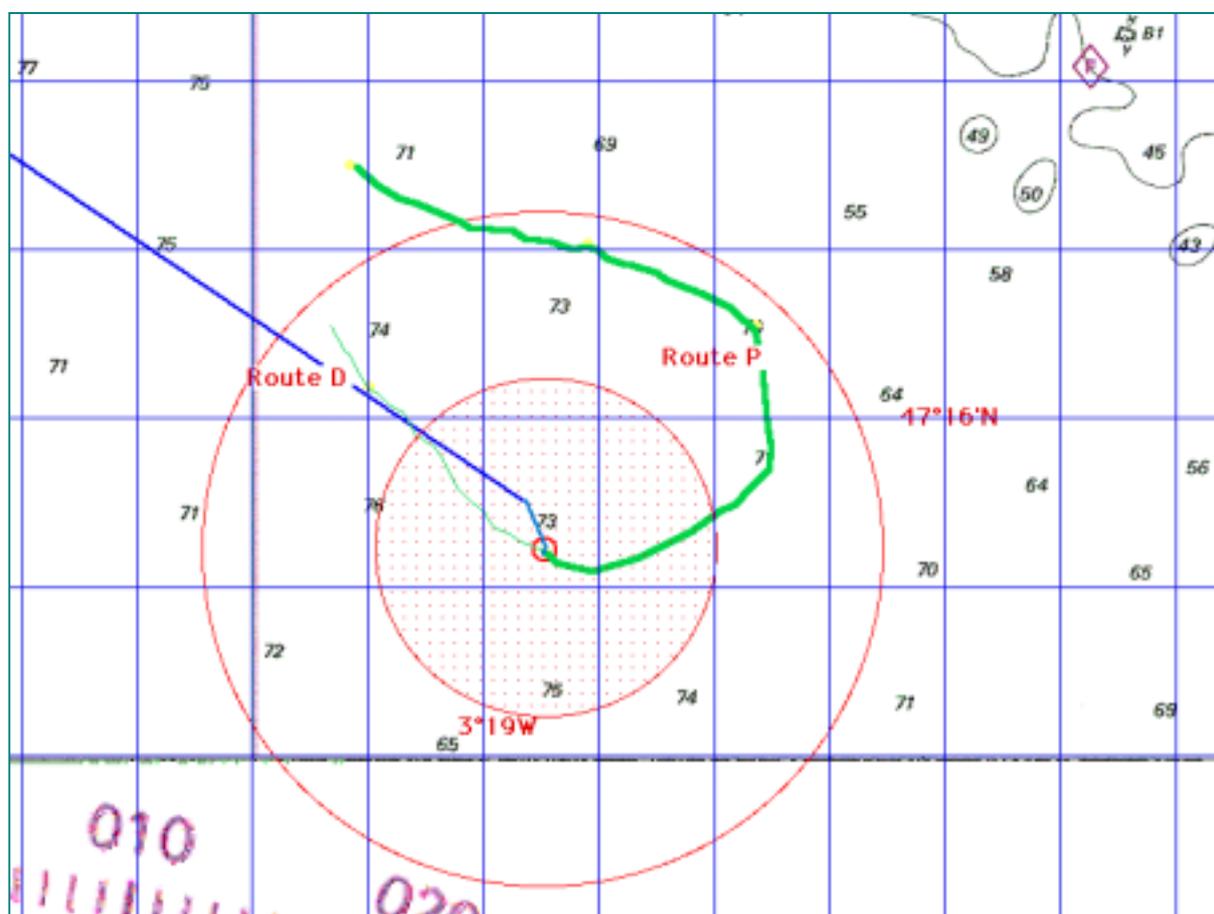
- L Le 18/02/03, le *DRAWA* quitte le port danois de Fredericshaven avec un chargement d'environ 1600t d'acier à destination de Nantes.
- L Le 24/02/03, c'est-à-dire plus de six jours après son départ (vitesse moyenne < 7 nœuds), le *DRAWA* se présente devant le dispositif de séparation du trafic d'Ouessant et se déclare au CROSS Corsen à 13H31.
- L À sa sortie du DST, le *DRAWA* rencontre un gros temps de Sud-Est (il est à noter que le livre de bord porte la mention 5 Beaufort). Sa vitesse est réduite à moins de 6 nœuds.
- L Le 24/02/03, à 03H00, le *PASIPHAË* sort de Lorient pour se rendre sur ses lieux de pêche dans le Sud-Ouest de Belle-Île où il arrive à 06H00 environ.
- L Sur ses lieux de pêche, le *PASIPHAË* rencontre un temps qu'il juge maniable avec un vent de Sud-Est force 4 une mer 5 Beaufort, la visibilité est au moins de 6 km.

¹ Le *BEA*mer souhaite noter à ce propos que les rapports de mer fournis par les deux navires sont peu explicites. Celui du cargo est dépourvu d'indications pertinentes. Celui du chalutier, plus complet (copie du plan de pêche, route suivies) comprend certaines mentions (impact initial notamment) qui sont difficiles à corréler avec les constats matériels faits sur les deux navires. Ces rapports incomplets sont de plus en plus fréquents et on peut le déplorer.

- L *Le 25/02/03 à 03H45 environ, le PASIPHAË est en action de pêche (feux de pêche en fonction, pont de pêche éclairé). Il est à la position 47°15,8'N/003°18,88'W. Sa vitesse est de 3,8 nœuds. L'homme de quart est le mécanicien. Il suit un trait de pêche pré-défini commençant au 100 environ puis faisant boucle autour d'une position dans le Sud-Ouest de Belle-Île. En fin de cette boucle, il abat sur tribord pour se remettre au cap 330. Le suivi de cette route l'absorbe presque entièrement. Une fois la manœuvre réalisée, il relève la tête. C'est seulement à ce dernier moment qu'il aperçoit sur son bâbord avant le DRAWA à très peu de distance. Il se pourrait qu'il ait à ce moment-là commencé à battre en arrière sur une cinquantaine de mètres, comme pourrait laisser le penser la trace du trait de chalut, mais il n'est pas établi que ce soit avant la collision.*
- L À bord du DRAWA, qui est au cap 125, l'officier de quart prépare le point tournant de sa route qui au cap 105 devra le conduire dans le chenal de Saint-Nazaire. La présence du PASIPHAË a été perçue par l'officier de quart, il se trouve sur l'avant à bâbord et il est en train d'être rattrapé progressivement. L'officier de quart calcule qu'il pourra laisser sans problème ce navire de pêche à 0,5MN sur son bâbord.
- L *Un peu avant 04H00, l'officier de quart du cargo se rend compte de l'abattée sur tribord du chalutier. Il abat à son tour sur tribord d'abord de 10° puis en grand à droite, mais trop tard. Le DRAWA est abordé sur son bâbord au tiers avant, le chalutier « montant » quasiment sur le cargo (dont le franc bord est très faible) presque jusqu'à l'hiloire. Dans le rapport de mer du commandant du DRAWA, la position est notée 47°15,7'N/003°20,2'W. C'est en fait la position à 03H50. Pour 04H00, la position est notée au 47°15,6'N/003°18,4'W.*

- L Pour sa part, le PASIPHAË a donné au CROSS la position *47°15,8'N/003°18,88'W* comme étant celle de la collision. Le rapport de mer de son patron donne une position identique au *47°15'55"N/003°18'56"W*.
- L À 04H04, le chalutier informe sur canal 16 de la VHF le CROSS de l'abordage.
- L À 04H08, le cargo fait de même. Sur chacun des deux navires, la navigabilité n'est pas compromise. Les deux navires reprennent leur route, le *PASIPHAË* vers Lorient après avoir viré son train de pêche, le *DRAWA* vers Nantes.

= * * =



Essai de reconstitution des routes respectives des deux navires

(pour plus de détails sur la route du *PASIPHAË*, on peut se reporter à la trace de son trait de chalut donnée en annexe des commentaires de son armateur au rapport provisoire du *BEAmer*)

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'écarter, 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

Les conditions météorologiques n'étaient guère favorables avec des creux de 3 à 5m, mais la visibilité était excellente.

Aucune contrainte naturelle ne peut donc être évoquée

6.2* Défaillances matérielles

Aucune défaillance matérielle ne peut être corrélée avec l'événement. On peut cependant se demander si les cargos fluvio-maritimes sont vraiment adaptés à des navigations maritimes autres qu'à vraiment très courte distance. Il s'agit d'unités sur lesquelles les mouvements de plate-forme sont incessants et fatiguent excessivement les hommes et le matériel.

6.3* Autres facteurs

NOTA : les considérations qui suivent n'impliquent de la part du *BEA*mer (cf. les commentaires de la p.2 du présent rapport) aucune prise de position sur la responsabilité de l'un ou l'autre des navires dans la collision, les juridictions compétentes en charge des suites judiciaires de cet événement étant seules compétentes en la matière.

6.3.1* *LA FATIGUE DES PERSONNES EN CHARGE DU QUART*

Les deux personnes en charge du quart sur les deux navires étaient fatiguées. À bord du chalutier, l'homme de quart au cours des 36 heures qui ont précédé l'événement n'a pas du dormir beaucoup plus de 6 heures. Il était de quart au moment du départ et il a travaillé de façon constante pendant toute la journée. Juste avant de prendre le quart, il n'a pu dormir que 2 heures. Sa vigilance pouvait

en être émoussée. On peut cependant noter qu'il a pu suivre de façon manuelle la trace du trait de chalut prédéfinie par le patron, mais que cette tâche a absorbé toutes ses capacités et qu'il n'a aperçu le cargo qu'« au dernier moment ». Le radar notamment, ne semble pas avoir été consulté. Compte tenu des compléments d'informations qui leur ont été données, les enquêteurs du *BEAMer* se sont trouvés confrontés pour apprécier les réactions de l'homme de quart du chalutier à :

∄ soit à un choix délibéré d'ignorer les données du radar et de ne pas faire de veille optique, option peu réaliste pour un marin d'expérience ;

∄ soit une fatigue suffisante pour qu'il ne puisse focaliser son attention que sur le seul suivi de trace, option finalement retenue.

L'officier de quart du *DRAWA* n'était pas dans en meilleure forme. Depuis son départ du Danemark 6 jours avant les faits, il n'a pu dormir qu'environ 6 heures par jour. La météo a été, pendant tout ce transit été exécrable, et les conditions de repos sur une unité aussi peu marine que le *DRAWA* ne sont pas satisfaisantes. S'agissant d'un homme de près de 70 ans, de telles conditions de navigation sont éprouvantes et pourraient avoir eu des conséquences en terme de perte de vigilance.

Pour les enquêteurs du *BEAMer*, il s'agit là d'un facteur certain et déterminant du sinistre.

6.3.2* LES SOLLICITATIONS EXTERIEURES

Au moment des faits, les personnes en charge du quart sont sollicitées par des tâches conjoncturelles. À bord du chalutier, l'homme de quart est penché sur l'écran de son ordinateur de pêche. Il suit avec application le trait de pêche en giration (rayon d'environ 0,5MN) qui lui a été tracé par le patron en lui passant le quart vers 03H00. Cette tâche n'est pas automatique. Il lui faut rectifier la route par actions

successives sur le dispositif de gouverne du navire. En tout état de cause et à aucun moment, il n'a perçu le cargo, ni procédé à une inspection de l'horizon avant d'entamer sa giration, ni au cours de celle-ci.

À bord du cargo, l'officier de quart n'est guère mieux loti. Il approche de l'entrée d'un port dans lequel le *DRAWA* n'est jamais venu et que ni son commandant ni lui ne connaissent. Le tirant d'eau de son navire n'étant pas excessif, il n'est pas tenu d'aller atterrir sur la bouée SN1 qui marque l'entrée du chenal d'accès à la Loire. Il peut rallier directement la zone d'attente sous Chemoulin. Ce choix l'amène à quitter le cap au 125° qu'il suit depuis Penmarc'h. Le point tournant se trouve juste au passage de Belle-Île. On peut comprendre que son attention n'est pas focalisée sur le suivi de la route d'un chalutier (tout à fait visible en observation directe comme sur l'écran radar) qu'il rattrape lentement, qu'il va laisser à environ 0,5MN sur bâbord et dont le comportement n'a pas jusqu'ici appelé son attention. Cependant, entre le moment où le chalutier entame sa giration et le moment de l'abordage, il s'est écoulé plus de 10 minutes. Pendant ce laps de temps, il aurait été possible à l'officier de quart de se rendre compte, au moins sur son radar, de l'évolution de la route du chalutier qui n'a pas été instantanée, et de réagir en conséquence. Le fait est qu'il ne l'a pas fait.

Le défaut de veille constaté à bord des deux navires est donc un facteur, certes conjoncturel, mais tout aussi certain et déterminant du sinistre.

6.3.3* UN REEL DEFICIT DE COMMUNICATION

Dans les instants qui ont immédiatement précédé la collision, aucun des deux navires n'a tenté de prendre contact avec l'autre. À bord du chalutier, l'homme de quart n'a vu le cargo qu'au dernier moment. Les moyens dont il aurait pu disposer pour signaler sa présence au cargo n'ont pas été mis en œuvre.

À bord du cargo, le déficit de communication est encore moins compréhensible. Le chalutier avait été vu, il pouvait donc être suivi et une alerte sonore aurait pu être tentée.

Cette absence de communication entre les deux navires est un facteur aggravant et préoccupant encore plus pour le cargo que pour le chalutier.

6.3.4* LES MANŒUVRES DE DERNIERE MINUTE

Les deux navires ont tenté l'un et l'autre une manœuvre de dernière minute. Celle du chalutier qui consistait à battre en arrière a probablement permis de limiter les conséquences de l'abordage, mais elle a été particulièrement tardive. Il aurait pu également venir en grand sur la droite.

La manœuvre du cargo a été à peine moins tardive et elle a été inadéquate. Il aurait pu venir en grand sur la droite plus tôt ou garder le même cap ou même encore abattre sur bâbord au lieu d'abattre sur tribord. Sans doute n'a-t-il pas compris l'évolution du chalutier.

6.3.5* UNE LARGE MECONNAISSANCE DU REGLEMENT INTERNATIONAL POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

L'analyse des événements montre bien que le cargo n'a pas inscrit son action dans le cadre des dispositions des règles 5, 18a-iii), 8 et 16 notamment du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* (manœuvre du navire non privilégié et du navire rattrapant). La manœuvre qu'il a tentée a été peu franche et tardive. S'il était venu tout de suite en grand à droite cinq minutes avant, la collision aurait

probablement pu être évité, compte tenu notamment du fait que le chalutier était en évolution perceptible depuis au moins dix minutes.

Quant au chalutier, tout montre que son homme de quart a méconnu la règle 5 (veille) et par conséquent ne s'est pas trouvé en mesure de mettre en œuvre la règle 17 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* (manœuvre du navire privilégié). À sa décharge, on peut signaler :

- ∄ que la connaissance de cette règle 17 ne faisait pas partie de son cursus de formation de mécanicien ;
- ∄ qu'il aurait cependant pu au terme de nombreuses années passées à la mer avec l'exercice fréquent du quart en avoir connaissance ;
- ∄ mais que cette règle est largement méconnue par de nombreux professionnels de la pêche qui considèrent que la règle 18a-iii) établit à leur bénéfice une priorité quasi absolue.

En fait, cette règle qui prévoit qu'« un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route d'un navire en train de pêcher », n'établit qu'un privilège qui ne peut pas se confondre avec une priorité et ne dispense pas le navire qui en bénéficie des obligations de veille issues de la règle 5 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* et encore moins de celle de la règle 17 du même texte sur la manœuvre du navire privilégié. Cette méconnaissance réciproque de la part de marins expérimentés sur les deux navires du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* s'explique difficilement et est préoccupante.

6.3.6* LA SOUS-INFORMATION NAUTIQUE DES PERSONNES EN CHARGE DU QUART

À bord du chalutier, l'homme de quart n'avait pas forcément conscience d'être sur un axe de trafic de navire marchand sur lequel les abordages sont récurrents. On peut citer dans la période récente dans une zone toute proche l'abordage du chalutier lorientais *HEBEILAN* par le cargo grec *MERAKLIS*. Le patron, par contre, ne pouvait ignorer qu'il plaçait son trait de pêche sur une route fréquentée par des navires de commerce. À sa décharge, on peut souligner que la notice d'alerte dont le *BEA*mer avait proposé l'établissement à l'attention des professionnels de la pêche à la suite des rapports *BEAU RIVAGE / MARMARA PRINCESS*, *POWER / RESCATOR*, *HEBEILAN / MERAKLIS*, n'a toujours pas fait l'objet d'une prise en considération suffisante par les organismes professionnels et les services d'État concernés.

À bord du cargo, on note un déficit de documentation nautique. Celle-ci aurait elle été à bord, elle n'aurait pas été plus éclairante, les *Instructions nautiques* et leurs équivalents en langue anglaise n'étant guère explicites (en dépit des efforts du *BEA*mer) sur la densité des activités halieutiques dans les zones Ouessant, Iroise, Yeu et Rochebonne.

= * * =

7* RECOMMANDATIONS

*

7.1* En six ans (depuis la mise en place du *BEAmer*) il a été enregistré plus d'une centaine d'abordages entre des navires de pêche français et des navires de commerce. Ce n'est évidemment pas une situation satisfaisante.

Une action spécifique visant à améliorer la *connaissance du Règlement international pour prévenir les abordages en mer par les professionnels français de la pêche maritime*.

Tous les moyens possibles devraient être mobilisés à cet effet. Une mission particulière pourrait être confiée à l'IMP sur ce sujet avec mise au point de didactiels *ad hoc* à l'attention de tous les professionnels concernés qu'ils soient en formation initiale ou continue ou en activité. Le *BEAmer* rappelle à cet égard les analyses développées par ses soins et qui ont été rendues publiques dans le cadre de son rapport annuel pour 2001.

*

7.2* La densité des abordages au regard de celle du trafic marchand dans les zones Ouessant, Iroise, Yeu et Rochebonne avec les navires de commerce provenant et se rendant dans les ports français du Golfe de Gascogne mérite qu'on y prête une attention particulière et l'on peut *rappeler les recommandations exprimées à l'occasion des enquêtes du BEAmer* en ce qui concerne les événements *BEAU RIVAGE / MARMARA PRINCESS* (Belle-Île 2001), *RESCATOR /*

POWER (Rochebonne 2001), *HEBEILAN / MERAKLIS* (Belle-Île 2002). Il semble donc utile de les renouveler ci-dessous au regard non seulement de la présente enquête mais également de celle conduite en parallèle concernant l'abordage du chalutier sablais *PEPE RORO* par le caboteur néerlandais *ARKLOW RANGER*.

∄ Le *BEA*mer recommande d'appeler par tous les moyens possible l'attention des commandants et des officiers de quart des navires de commerce fréquentant ces zones sur les particularités de la pêche locale et soulignant l'intérêt d'exercer une veille attentive lorsqu'ils y transitent. Ceci pourrait être fait notamment pour les ports de la Basse-Loire par l'intermédiaire des agents maritimes, des services du pilotage et des autorités portuaires. Cet avertissement devrait avoir vocation à être intégrée dans les *Instructions nautiques* en complément des recommandations du § 0.6.2. « Zones de pêche » du volume C 2.2 « France (côtes Nord et Ouest) – et du Des Casquets à Belle-Île » et du § 0.5.2. « Zones de pêche » du volume C 2.3. « France (côtes Nord et Ouest) – De Belle-Île à la frontière espagnole ». Sa prise en compte dans les équivalents en langue anglaise des *Instructions nautiques* devrait également être programmée.

∄ De manière symétrique à la précédente recommandation, le *BEA*mer recommande la mise au point par les organisations professionnelles de la pêche (comités régionaux et locaux des pêches maritimes)² d'une notice destinée aux navires de pêche et appelant l'attention de leurs patrons et des personnes qui y assurent le quart, sur les particularités du trafic commercial transitant dans leurs zones de travail et leurs routes de transit et rappelant l'obligation réglementaire d'exercer une veille attentive (y compris sur le canal 16 de la VHF), qu'ils

² Le *BEA*mer a noté que de telles notices avaient été mise au point en ce qui concerne la navigation dans le DST des Casquets et du Pas-de-Calais par les organisations professionnelles localement compétentes.

soient en pêche comme en route notamment dans les zones Rochebonne, Yeu, Iroise et Ouessant.

*

7.3* L'insuffisance qualitative comme quantitative en matière d'armement de certains navires de commerce et notamment des caboteurs et plus spécialement des unités fluvio-maritimes a déjà suscité de nombreuses interrogations au regard des événements de mer en résultant.

Les recommandations exprimées par le BEAmer à la suite notamment de l'échouement en 2001 du cargo *MELBRIDGE BILBAO* sur l'Île de Molène n'ont pas encore fait l'objet d'une attention suffisante.

Le BEAmer juge donc nécessaire de les renouveler :

- ∄ le capitaine des navires de commerce couverts par la convention SOLAS ne devrait pas faire de quart ;
- ∄ le nombre d'officiers en charge du quart devrait être suffisant pour qu'ils puissent bénéficier de périodes de repos nécessaires ;
- ∄ l'officier de quart à la passerelle durant les périodes d'obscurité, devrait être assisté d'un homme de veille compétent.

*

7.4* La question de la **navigation en haute mer des cargos fluvio-maritimes se repose** à nouveau. Compte tenu du caractère récurrent des accidents les concernant (cf. enquêtes *DANUBE VOYAGER* Port-la-Nouvelle 1999, *ADMIRAL* Fécamp 2000) le *BEA*mer recommande à l'administration maritime française d'engager auprès de l'Union européenne et de l'OMI une action visant à en limiter les zones de navigation.

Clos à Paris, le 28 octobre 2003

pour le collège des enquêteurs

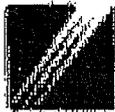
l'A.G. A.M. Georges **TOURRET**

directeur du *BEA*mer

DEPOSITIONS,
AVIS
&
COMMENTAIRES



Ministère de
l'équipement, des
transport, du logement,
du tourisme et de la mer



Direction Régionale
Des Affaires Maritimes
De Bretagne

Centre Régional
Opérationnel de
Surveillance et de
Sauvetage
Atlantique

De la part de : **CROSSA ETEL**

à l'attention de : **DRAM Nantes - CSN St Nazaire
Gendarmerie maritime St Nazaire**
copies : **Com Brest - DDAM Lorient - SM1
BEA Mer - CSN Lorient
Gendarmerie maritime Lorient
Sémaphore Chemoulin
Capitainerie St Nazaire**

Nombre total de pages : 06

N° 0159 / OPS - 03

Etel, le mardi 25 février 2003

Objet : Collision entre M/V DRAWA et F/V PASIPHAE

Vous rendons compte :

Ce jour à 04h04 locales, le F/V PASIPHAE nous a informé avoir été abordé alors qu'il était en action de pêche par un navire de commerce à la position : 47° 15.8 N / 003° 18.880 W, soit SW / Belle-Ile / 04 Nm. Le M/V DRAWA s'est immédiatement signalé et nous informe de son intention de rédiger un rapport sur cet événement dès son arrivée à Nantes, prévue vers 10h00 locales.

Le navire donnera sa position au Crossa toutes les deux heures.

Le PASIPHAE fait état d'une entrée d'eau mineure sur babor à au-dessus de la ligne de flottaison et déclare rentrer sur Lorient sans assistance. Il établira son rapport dès son arrivée vers 07h30 locales. Un suivi radio sera effectué toutes les 30 minutes.

L'Officier de permanence
L'APAM PERRET

Informations complémentaires :

> M/V DRAWA - C/S SNBA - Pavillon Polonais
Type de navire : cargo polyvalent
Longueur 84.30 mètres
Provenance : Frederiksvaerk (Danemark)
Destination : Nantes
Cargaison : 1600 MT d'acier
Equipage : 06

> F/V PASIPHAE - LO 384335 - Longueur 16.20 mètres
Type de navire : chalutier
Coque : métal
Equipage : 04

venue Louis Bougo
P 48
56410 ETEL
téléphone : 02 97 55 35 35
télécopie : 02 97 55 49 34
téléc : 950519
mail : cross-etal@equipement.gouv.fr

télécopie

R 250940Z FEV 03
FM CROSS ETEL
T RFFKC/PREMAR ATLANT
ZEN/SECMAR
INFO ZEN/DAMGM/SM
ZEN/BEA MER
ZEN/DRAM RENNES
ZEN/DRAM NANTES
ZEN/DDAM NANTES
ZEN/DDAM LORIENT
ZEN/SAM ST NAZAIRE
ZEN/CSN ST NAZAIRE
ZEN/CSN LORIENT
ZEN/SM1
ZEN/SM2

ETA OUVERTE 

RFFKV/FOSIT BREST
RFFKC/CECLANT
RFFNX/CHEMOULIN
RFFNXC/LE TALUT
RFFDCB/GROUPGENDEP ST HERBLAIN
RFFNVF/CIGENDMARINE LORIENT
RFFKVGM/GROUPGENDMARINE BREST
L /GENDARMERIE MARITIME DE PORNICHE

BT

NON PROTEGE

MCA SECMAR

NMR/0004 NP 2502 - OPS

OBJ/SITREP SAR 0159/UNIQUE ETEL

TXT

DATE : 25/02/03 - TOUTES HEURES UTC.

A - F/V PASIPHAE - IMM : LO 384335 ET

M/V DRAWA - C/S : SNBA - PAVILLON : POLONAIS

B - 47 15.8N / 003 18.88W - SW/BELLE ILE/5 NTQS

C - 0304 : APPEL VHF DU CHALUTIER PASIPHAE SIGNALANT

COLLISION AVEC UN NAVIRE DE COMMERCE

LE PASIPHAE, QUI ETAIT EN ACTION DE PECHE, SIGNALE AUCUN

DEGAT APPARENT, LE NAVIRE DE COMMERCE S'EST ARRETE A

LA SUITE DE LA COLLISION

/ COLLISION ENTRE UN NAVIRE DE PECHE ET UN NAVIRE DE

COMMERCE

D - 4 (PASIPHAE) - 6 (DRAWA)

F - SURVEILLANCE

L - CROSSA ETEL

G - CHALUTIER 16.2 M - 29.9 TX

CARGO 84M - 1575 UMS

J - 0308 : APPEL VHF DU CARGO DRAWA (C/S : SNBA), EN PROVENANCE DU DANEMARK A DESTINATION DE NANTES AVEC 1500 MT D'ACIER, SIGNALANT ETRE ENTRE EN COLLISION AVEC UN NAVIRE A LA POSITION CORRESPONDANT A CELLE DONNEE PAR LE PASIPHAE LE DRAWA S'INTERROGE SUR L'ETAT DU PASIPHAE ET ESTIME SON ARRIVEE EN ZONE D'ATTENTE DE ST NAZAIRE A 09H00 DEMANDONS CONTACT TOUTES LES 2 HEURES POUR POSITIONNEMENT

L - 0310 : CONTACT VHF AVEC LE CHALUTIER PASIPHAE QUI RELEVÉ SON CHALUT ET SIGNALE SON INTENTION DE RALLIER LE PORT DE LORIENT A L'ISSUE DE SA MANOEUVRE UN CONTACT VHF SERA ETABLI AVEC LE PASIPHAE TOUTES LES 30 MINUTES

0342 : PASIPHAE SIGNALE SON CHALUT RELEVÉ ET FAIRE ROUTE VERS LORIENT

DE PLUS, LE CHALUTIER SIGNALE DES TRACES SUR SON COTE BABORD ET UNE LEGERE FISSURE DE 10 A 20 CM SUR SON AVANT AU DESSUS DE LA LIGNE DE FLOTTAISON OCCASIONNANT UNE LEGERE VOIE D'EAU MAITRISEE

0631 : PASIPHAE SE SIGNALE A QUAI AU PORT DE LORIENT

N - 0859 : M/V DRAWA EN POSITION 47 08.1N / 002 22.1W EN ATTENTE EMBARQUEMENT DE PILOTE

0914 : APPEL VHF DU PILOTE EMBARQUE A BORD DU DRAWA EN ROUTE POUR
NANTES - HPA DANS 4 HEURES

BT
N° N

RAPPORT DE MER

Je soussigné [REDACTED], patron sur le chalutier PASIPHAE immatriculé à Lorient n° 384 335 déclare ce qui suit :

Sorti de Lorient le lundi 24/02/03 à 03 heures route pêche R.A.S. En pêche ce même jour à 6h00 SW de Belle Ile.

Le mardi 25 à 4h00 en action de pêche cap 330-340 position 47° 15' 55'' Nord et 03° 18' 56'' W, vitesse pêche 3,8 - 4,00 nœuds, vent de S.E. 4 à 5 beauforts. Radar sur échelle 1 mille 5. Les feux de navigation et de pêche réglementaires ainsi qu'un projecteur du portique arrière sont allumés.

L'homme de quart Mr [REDACTED] aperçoit au dernier moment un cargo arriver sur bâbord avant et met immédiatement en marche arrière afin d'éviter la collision. Malgré cette manœuvre, le cargo nous aborde par bâbord avant et stoppe à proximité de nous.

Après une rapide investigation des locaux, il n'y a pas de voie d'eau apparente. J'appelle le CROSSA d'Etel sur canal 16 afin de relater la situation. Nous virons le train de pêche pendant que le commandant du cargo discute avec le CROSSA.

A 4h45, nous faisons route Lorient et détectons une entrée d'eau dans le peak avant par une déchirure de la tôle de l'étrave d'environ 5 cm. Nous sommes restés en contact avec le CROSSA d'Etel jusqu'à l'arrivée au port de Lorient à 7h00.

J'ai fait appel au cabinet CLOUET pour expertise et à la SAMMAR assureur du bateau.

Je déclare ce rapport sincère et véritable et me réserve le droit de l'amplifier si besoin est.

Fait à Lorient, le 25/02/03.

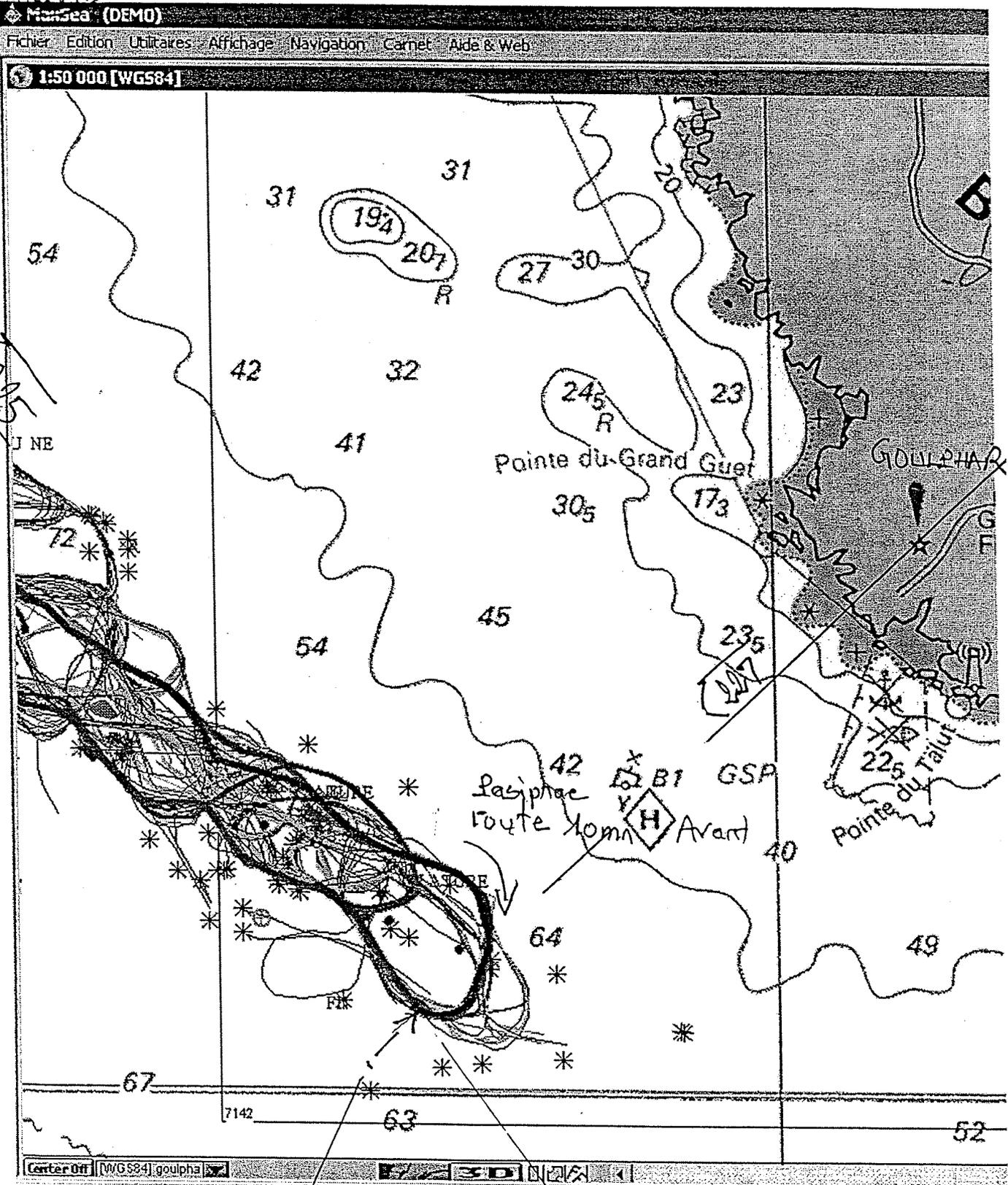
Copie : Affaires Maritimes
Tribunal de Commerce



Lu le 26/02/03
[Signature]

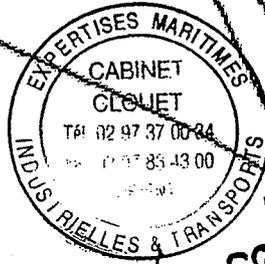
[Signature]

Vs
 chet



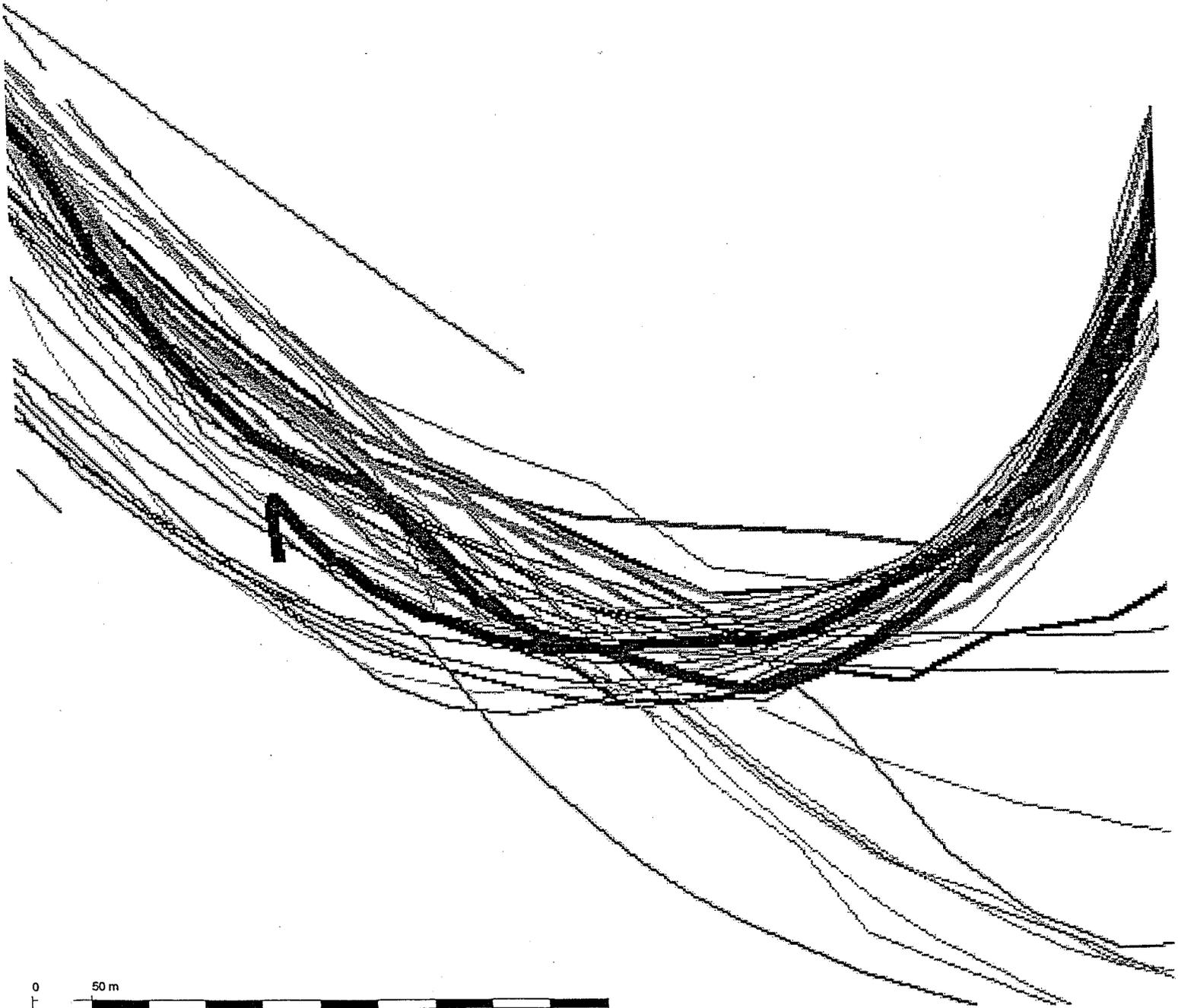
Point d'
 PASIPHAE = abordage en route au 325. stable.
 c' p le 227 / Phare de Goulphar / 4,64'

*



2/3

Vu set Glojet





2/2

à 50m
Passiflor. en AR



0

NOTE OF SEA PROTEST

To whom it may concern.

ON THIS TWENTY FIVETH OF FEBRUARY TWO THOUSEND THREE;
I, CAPTAIN ██████████ MASTER OF THE MOTOR VESSEL DRAWA
OF SZCZECIN, POLAND, OFFICIAL NUMBER IMO 7813999, CALL SIGN SNBA
AND OF 1525 GROSS REGISTER, WHICH LEFT THE PORT OF FRIDERIKSBÆRK,
DENMARK, ON THE 19TH FEBRUARY 2003 WITH A CARGO STEEL PLATE,
BOUND FOR FRANCE: NANTES & BASSENS PORT.

1. ON 24TH & 25TH FEBRUARY THE VESSEL ENCOUNTERED HEAVY WEATHER IN BAY

2. ON THE 25 FEBRUARY 2003 AT 0350 THE VESSEL WAS IN COLLISION WITH
FISHING VESSEL "PASIPHAË" HOME PORT LORIENT, IN POSITION

~~XXXXXX~~ 47°15'7N 003°20'2 W,

AND THAT THE SAID MASTER WEADYSŁAW NASKRĘT, FEARING THAT DAMAGE
MIGHT HAVE BEEN SUSTAINED BY THE VESSEL; HERBY NOTED A SEA PROTEST
AGAINST ALL DAMAGE AND OTHER CONSEQUENCE DUE TO THE OCCURRENCES
STATED ABOVE AND FURTHERMORE RESERVES HIS RIGHT TO EXTEND THIS
PROTEST WHENEVER NECESSARY!

NANTES

MASTER OF THE M/V



25 FEBRUARY 2003

0200 $\beta = 48^\circ 58' N, 1' N$ $\lambda = 004^\circ 55.6' W$

0400 $\beta = 48^\circ 46' N, 1' N$ $\lambda = 005^\circ 18.5' W$

0547 $\beta = 48^\circ 32.6' N$ $\lambda = 005^\circ 35.0' W$ $158^\circ 29' - 10'$

0600 $\beta = 48^\circ 21.3' N$ $\lambda = 005^\circ 34.1' W$

0800 $\beta = 48^\circ 18.6' N$ $\lambda = 005^\circ 24.1' W$

1000 $\beta = 48^\circ 08.9' N$ $\lambda = 005^\circ 16.4' W$

1026 $\beta = 48^\circ 06.6' N$ $\lambda = 005^\circ 14.9' W$ $130^\circ 29' - 9'$

1000 $\beta = 48^\circ 02.8' N$ $\lambda = 005^\circ 08.2' W$

1100 $\beta = 47^\circ 56.1' N$ $\lambda = 004^\circ 52.3' W$

1100 $\beta = 47^\circ 47.3' N$ $\lambda = 004^\circ 32.6' W$

~~1150 $\beta = 47^\circ 45.10' N$ $\lambda = 004^\circ 29.8' W$ $124^\circ 29' - 8'$~~

~~1150 $\beta = 47^\circ 44.8' N$ $\lambda = 004^\circ 28.9' W$~~

2000 $\beta = 47^\circ 44.11' N$ $\lambda = 004^\circ 19.9' W$

$47^\circ 35.20' N$ $\lambda = 004^\circ 03.11' W$

Godziny	Kąt drogi	Poprawka na prąd	Poprawka na wiatr	Kurs rzeczywisty	Kompas magnetyczny				Żyrokompas		Log	Współczynnik korekcyjny logu	Szybkość statku	Liczba obrotów śruby	Kierunek i siła wiatru	Stan morza	Kierunek i szybkość prądu	Zachmurzenie i opady	Widzialność	Ciśnienie barometryczne	Temperatura powietrza	Temperatura morza	
					zbroczenie magnetyczne	dewiacja	całkowita poprawka	kurs kompasowy	poprawka żyrokompasu	kurs według żyrokompasu													
01.00																							
02.00	135°	-	-	135°	-3°	-3°	6°	141°	±0°	135°			9.5		SE 7	3		1	8	1025.0	+7°C		
03.00																							
04.00	135°	-	-	135°	-3°	-3°	6°	141°	±0°	135°					SE 7	3		1	8	1028.0	+7°C		
05.00																							
06.00	134°	-	-	134°	-4°	-6°	-10°	164°	±0°	114°			8.9		SE 7	4		1	8	1021.0	+9°C		
07.00																							
08.00	138°	-	-	138°	-4°	-6°	-10°	160°	±0°	168°			6.0		SE 7	5		3	8	1016.0	+10°C		
09.00																							
10.00	158°	-	-	158°	-4°	-6°	-10°	168°	±0°	158°			5.0		SE 7	5		3	8	1016.0	+11°C		
11.00																							
12.00	130°	-	-	130°	-4°	-5°	-9°	139°	±0°	130°			5.3		SE 7	5		3	8	1014.0	+11°C		
13.00																							
14.00	130°	-	-	130°	-4°	-5°	-9°	139°	±0°	130°			5.2		SE 7	6		3	8	1014.0	+11°C		
15.00																							
16.00	130°	-	-	130°	-4°	-5°	-9°	139°	±0°	130°			4.4		SE 8	7		X	8	1015.0	+11°C		
17.00																							
18.00	130°	-	-	130°	-4°	-5°	-9°	139°	±0°	130°			4.0		SE 7	6		X	8	1013.0	+11°C		
19.00																							
20.00	124°	-	-	124°	-4°	-4°	-8°	132°	±0°	124°			4.7		SE 7	5		X	8	1012.0	+11°C		
21.00																							
22.00	124°	-	-	124°	-4°	-4°	-8°	132°	±0°	114°			6.0		SE 7	5		2	8	1011.0	+11°C		
23.00																							
24.00	124°	-	-	124°	-4°	-4°	-8°	132°	±0°	124°			7.0		SE 7	5		2	8	1011.0	+11°C		

25. BALASTY

26. ZENZY

Nr balastu		Nr przeliczenia	
LEWE		PRAWE	

COMMENTAIRES DE L'ARMEMENT PASIPHAE

L'armement PASIPHAE a, le 27 mai 2003 fait parvenir au BEAmer une note d'observations sur une première version du rapport qui lui avait été envoyée pour avis. Les compléments d'information qu'elle contenait ont été intégrés au présent rapport. D'autres commentaires n'ont pas trouvé place dans le corps même du texte établi par les enquêteurs du BEAmer. Ils font l'objet d'une citation intégrale ci-après.

Citations

CIRCONSTANCES (P.4)

... Le plan que je vous adresse après l'avoir déjà donné au *DRAWA* montre toutes les routes du *PASIPHAE* et sa manœuvre du dernier instant, en marche AR, efficace pour diminuer les risques. Comment parler de défaut de veille du *PASIPHAE*.

CHRONOLOGIE

Le plan de pêche du *PASIPHAE* avec les échelles de distance, les positions et les routes montre que le diamètre de giration est de 1 000 m environ. C'est 1600m à parcourir sur un demi cercle à 4 nœuds soit 2 m/s. Il faut environ 13MN au *PASIPHAE* pour venir en route inverse à 1000m de sa route initiale avec tous ses feux de pêche et son portique éclairé et bien visibles de loin. C'est le *DRAWA* qui est en défaut de veille caractérisé d'un pêcheur qui évolue devant lui dans un cercle restreint comme tous les navires de pêche.

DRAWA « rattrapant » à 6 nœuds soit 3 m/s le voyait depuis très longtemps et devait s'écarter franchement et de plus de 1 000 m de ce navire de pêche. Il ne l'a pas fait. Plus tard, et en route inverse le *PASIPHAE* qui est au 330 vient en marche arrière toute sur 50m alors que le *DRAWA* vient seulement de 10° à droite sur toute cette période.

FACTEURS DU SINISTRE

Le BEAmer explique que le suivi d'un plan de pêche est très complexe et demande de l'attention (en giration manuelle et non sous pilote). Il a été suivi parfaitement par le *PASIPHAE*. Ce qui montre une attention vigilante d'un homme de quart bien éveillé. Pourtant le BEAmer en conclut que la fatigue est le facteur déterminant de l'abordage pour le mécanicien du *PASIPHAE*.

CONCLUSION 6.3.4 (P. 19)

Les manœuvres du *PASIPHAE* montrent qu'il applique bien toutes les règles de barre qui le concernent.

Fin des citations

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navire

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 les administrateurs généraux^(en) des affaires maritimes **Georges TOURET**, *directeur du BEAmer* et **Michel TRICOT**, *délégué régional Bretagne du BEAmer* et le major^(en) de GM **Alain OLLICHON**, correspondant local du *BEAmer*.

= * * =

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



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 25 FÉV 2003
N/réf. : BEAmer/IGSAM/SETM

000104

DÉCISION

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 Étrel du 25 février 2003 ;

DÉCIDE

Article unique : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'il comporte pour la sécurité maritime, l'abordage le 25 février 2003 à 4 MN dans le SW de Belle-Île, entre le chalutier lorientais *PASIPHAË* et le cargo polonais *DRAWA*, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

Pou Georges TOURRET



administrateur général des affaires maritimes

Germain VERLET

n.o *G. Verlet*

Directeur-adjoint du BEA/mer

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 NAVIRE

AFFAIRES MARITIMES

CERTIFICAT NATIONAL DE FRANC-BORD

pour navire de pêche

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, l'habitabilité à bord des navires, et la prévention de la pollution, par le Chef du Centre de Sécurité de **LORIENT**

Nom du navire	Numero ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Longueur(L) (1)	Type
PASIPHAË	FPFT	384 335 F LORIENT	16,20 m	Navire chalutier

Le soussigné certifie

I. Que la stabilité du navire a été étudiée compte tenu de l'influence des équipements de pêche spécifiques aux métiers suivants (annexe 211-2A4 du règlement relatif à la sécurité des navires):

II. Que le navire a été dûment visité conformément aux dispositions concernant le franc-bord du règlement relatif à la sécurité des navires qui lui sont applicables et qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que l'état de la coque et la construction du navire sont conformes aux prescriptions pertinentes du chapitre 226-2 de ce règlement.

III. Que le Franc-bord ~~tirant d'eau maximal~~ admissible en exploitation est de 550 mm/m

Date de la visite 10 Septembre 2001

Le présent certificat est valable jusqu'au 10 Septembre 2004

Délivré à Lorient

le 14 Septembre 2001



Nom, signature et cachet officiel
Inspecteur de la Sécurité
des Navires et de la Prévention
des Risques Professionnels Maritimes

Pierre MADIC

Visé pour confirmation de la validité du présent certificat après visite annuelle satisfaisante.



A LORIENT, le 17 Juin 2002

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

Pierre MADIC

Visé pour confirmation de la validité du présent certificat après visite annuelle satisfaisante.

A

, le

Signature et cachet officiel

Visé pour confirmation de la validité du présent certificat après visite annuelle satisfaisante.

A

, le

Signature et cachet officiel

Visé pour confirmation de la validité du présent certificat après visite annuelle satisfaisante.

A

, le

Signature et cachet officiel

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
PASIPHAE	Navire de pêche	F P F T	384335 LORIENT	29.90 Tjb 16.20 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 règlements 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 550 mm

3. Sa drome de sauvetage est ainsi composée :

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

4. Toutefois, le navire bénéficie des exemptions suivantes :

Néant

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

1. Catégorie de navigation et parcours autorisé : 3

3ème catégorie étendue à moins de 40 milles des côtes

2. Nombre maximal admissible des personnes à bord : 5 dont

_ Membres de l'équipage : 5

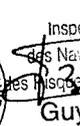
_ Passagers : 0

3. Autres conditions : Néant

III _ Le présent permis de navigation est valable jusqu'au 30/06/2002

Délivré à LORIENT

le 7/06/2002

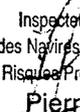
Par :  Inspecteur de la Sécurité des Navires et de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes
Guy BEAUDEAU



Permis de navigation renouvelé -prorogé-

A LORIENT le 28 juin 2002

Jusqu'au : 27 juin 2003

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





Vue d'ensemble



Vues des 5 impacts et de traces sur la coque à bâbord



Vue de l'impact le plus important



Intérieur du pavois



Vue de l'avant



Vue de l'intérieur - côté tribord - bonne visibilité



Intérieur côté bâbord



Vue sur l'arrière - bonne visibilité.

25. FEV. 2003 3:51

CROSS-CORSEN 0298896575

N°1994

P. 1

FICHE NAVIRE

Date et heure du premier contact :

24/02/2003 00:13:31

INDICATIF SNBA

TYPE:

GGC

Voie:

D

NOM:

DRAWA

PAYS:

POL

N° OMI

7813999

MMSI :

261 201 000

JAUGE:

1575

Longueur:

84

Tirant d'eau:

03.70

N° piste

487

Provenance: Frederikssund

Destination: Nantes

Type de cargaison: STEEL

Dangereux

Not Gas Free:

Non

Non

Quantité:

1600 MT

UN CLASS

Quant IMO:

MT

IMO CLASS 1:

IMO CLASS 6:

IMO CLASS 2:

IMO CLASS 7:

IMO CLASS 3:

IMO CLASS 8:

IMO CLASS 4:

IMO CLASS 9:

IMO CLASS 5:

Observations: 6 POB

Avarie :

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


Bottom
of page

IMO number: 7813999 **Name of ship:** DRAWA
Call Sign: SNBA **Gross tonnage:** 1575
Type of ship: General dry cargo **Year of build:** 1978
Flag: Poland **Status of ship:** In Service
Registered owner: BALTRAMP **Address:** 91B/4, ul. Boh. Warszawy, Szczecin
Ship manager: BALTRAMP **Address:** 91B/4, ul. Boh. Warszawy, Szczecin
Last update: 12-05-2000

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	Denmark	Koge	23-01-2003	No		0
	Paris MoU	Denmark	Aabenraa	23-05-2002	No		0
	Paris MoU	Denmark	Odense	08-11-2001	No		0
	Paris MoU	Germany	Wismar	03-08-2001	No		3
	Paris MoU	Sweden	Oskarshamn	01-02-2001	No		0
	Paris MoU	Russia	Kaliningrad	18-10-2000	No		1
	Paris MoU	Finland	Raahe	01-12-1999	No		0
	Paris MoU	United Kingdom	Great yarmouth	05-05-1999	No		0

Previous ship manager(s) Port State Controls

	PSC Organisation	Authority	Port of inspection	Date of report	Detention	Duration (days)	Number of deficiencies
	Paris MoU	Norway	Bergen	10-07-1998	No		0


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: BALTRAMP

Address: 91B/4, ul. Boh. Warszawy, Szczecin

Total number of ships in service:	3
Total number of inspections:	13
Total number of detentions:	1
% of inspections with deficiencies:	38.46 %
% of inspections with detention:	7.69 %
Average no of deficiencies per	1.62
Average no of detention per ship:	0.33

Class Key

GL	Germanischer Lloyd
----	--------------------

	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
▶	DRAWA	1575	General dry cargo	1978	Poland		0	0
▶	INA	1589	General dry cargo	1978	Poland		0	0
▶	REGA	1545	General dry cargo	1979	Poland	GL	1	1



IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorized 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

...

Name of ship	Date of record	Source
DRAWA	12-05-2000	LRF

...

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

...

Registered	Date of record	Source
BALTRAMP	17-03-1999	LRF

...

Ship manager	Date of record	Source
BALTRAMP	17-03-1999	LRF



Top
of page

Query Ship

Softv

Ship's Name :

List of ships (1) matching with your criteria :

IMO	Name	Call Sign	Tonnage	Year Build	Type
7813999	DRAWA	SNBA	1575	1978	Gen.Cargo Multipurp.

Ship folder

Softw

Ship's informations

IMO Number	7813999	Name Of Ship
Call Sign	SNBA	Gross Tonnage
Type of Ship	Gen.Cargo Multipurp.	Year of Building
Flag	Poland	

History of particulars
Target Factor



Statuts of Ship	In service
Target Factor	4
Ship message available	0

Class Certificate

Class Society	Date of record	Status
No record		

List of Port State Control

Country of insp.	Port of insp	Date first boarding	Detention
Denmark	Koge	23-01-2003	N
Denmark	Aabenraa	23-05-2002	N
Denmark	Odense	08-11-2001	N
Germany	Wismar	03-08-2001	N
Sweden	Oskarshamn	01-02-2001	N
Russia	Kaliningrad	18-10-2000	N
Finland	Raahe	01-12-1999	N
United kingdom	Great yarmouth	05-05-1999	N
Norway	Bergen	10-07-1998	N
Sweden	Kalmar	04-07-1997	N
Finland	Vaasa	21-05-1997	N
United kingdom	Plymouth	07-01-1997	N
United kingdom	Great yarmouth	28-05-1996	N
United kingdom	Aberdeen	12-01-1996	Y
Poland	Szczecin	03-01-1996	N
Sweden	Tunadal	10-05-1995	N
Finland	Loviisa	29-09-1994	N
France	Dunkirk	03-12-1993	N
Portugal	Leixoes	28-04-1993	N
Spain	Coruna	13-10-1992	N

Some ship related message(s)

Written by	Country	Date event	Format
------------	---------	------------	--------

Ship allocated to

Office of insp.	Sirenac PSCO	Date
-----------------	--------------	------











annexe C

CARTOGRAPHIE

FRANCE

