



Rapport d'enquête technique

# ***BAROUDEUR DES MERS***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

Disparition d'un homme à la mer  
à bord du fileyeur

*BAROUDEUR DES MERS*

survenue le 12 août 2004  
devant le port de Boulogne

# Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" Résolutions 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 *BEA*mer 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.

# PLAN DU RAPPORT

<b>1</b>	<b>CIRCONSTANCES</b>	<b>Page 7</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page 7</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRE</b>	<b>Page 8</b>
<b>4</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>Page 10</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 11</b>
<b>6</b>	<b>FACTEURS DU SINISTRE</b>	<b>Page 13</b>
<b>7</b>	<b>SYNTHESE</b>	<b>Page 17</b>
<b>8</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page 18</b>

## ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier navire
- C. Croquis
- D. Cartographie
- E. Conditions météorologiques

## Liste des abréviations

<b>CRO</b>	:	Certificat Restreint d'Opérateur
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>KW</b>	:	kilowatt
<b>SMDSM</b>	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
<b>PAN PAN</b>	:	Signal d'urgence vocal
<b>PME</b>	:	Permis de Mise en Exploitation
<b>Tx</b>	:	Tonneaux
<b>VHF</b>	:	Ondes métriques

# 1 CIRCONSTANCES

Le 11 août 2004, le *BAROUDEUR DES MERS* quitte le port de Boulogne vers 23h00 pour aller poser ses filets. Il arrive sur les lieux de pêche une demi-heure après avoir franchi les caissons de la jetée. Le navire est armé par deux hommes, le patron et un matelot.

Le navire fait route au Nord, le patron est à la barre et maintient une allure et un cap favorables compte tenu du courant. Le matelot assure le filage du premier filet sur l'arrière du navire tout en jetant les ancrs de mouillage par dessus bord les unes après les autres.

Soudain, le patron entend un bruit inhabituel pouvant correspondre à une chute dans l'eau. Il se retourne, et ne voyant plus son matelot, il comprend qu'il est tombé à la mer. Il stoppe, bat en arrière et relève la dernière ancre dont la manœuvre est coincée à bord. Ce faisant, il trouve, près de l'ancre, une botte bloquée avec trois tours de manœuvre. Il alerte les autres pêcheurs alentour qui arrivent très vite sur les lieux. Il prévient aussi le CROSS.

Les recherches entreprises rapidement restent vaines. Le corps du matelot disparu n'est pas retrouvé et les recherches sont suspendues le lendemain à midi.

# 2 CONTEXTE

L'actuel propriétaire du *BAROUDEUR DES MERS* n'exerce pas la profession de marin et ne demeure pas en permanence à Boulogne. Il exploite le navire et en tire un revenu depuis 1992. Le poisson pêché est vendu pour partie directement dans une échoppe qui se trouve sur le quai, et pour le reste à un mareyeur.

Sur les recommandations du patron qui avait pris ses fonctions fin janvier 2004 et de l'inspecteur du Centre de Sécurité des Navires de Boulogne, l'armateur avait décidé de réaliser d'importants travaux en septembre 2004.

Néanmoins, une telle remise en état impliquait des dépenses conséquentes au regard des résultats d'exploitation.

Le navire est un fileyeur qui pêche à proximité du port de Boulogne. Selon la marée, la saison, la profondeur et la nature des fonds, il pose ses filets entre deux marées ou sur des périodes de 24 heures. Il capture toute espèce de poisson : tacaud, merlan, sole, lieu, barbue,

et des crustacés : crabe, araignée, etc. Pour la pose, le nombre de filets mis à l'eau est fonction du nombre de marins disponibles. Lorsque l'équipage n'est composé que de 2 marins, les filets sont posés par un seul homme, ce qui était le cas ce jour-là. Pour la relève, c'est selon le nombre de filets mouillés ; il y a le plus souvent 3 hommes à bord.

Le navire est assuré.

### **3 NAVIRE**

Le *BAROUDEUR DES MERS* est un navire à coque bois avec flotteurs de part et d'autre de la coque principale, construit à Boulogne en 1971, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Longueur hors tout** : 9,15 m ;
- **Largeur hors tout** : 3,50 m ;
- **Creux** : 1,51 m ;
- **Jauge brute** : 7,94 Tx.

Le navire est autorisé à embarquer une longueur maximum de filets de 7.000 m et un poids total d'ancres de 150 kilos.

Depuis le dernier changement de propriétaire en 1992, le navire est équipé d'un moteur diesel Nanni d'une puissance de 88,32 kW, qui a remplacé un moteur Baudouin de 120 kW.

Il dispose d'un éclairage extérieur.

Ce navire a fréquemment changé de propriétaire : en 1972, en octobre 1982, puis en juin 1988 et enfin en juin 1992. Pendant un temps, il a été exploité à Lorient en 1992 puis à Dieppe en 1993, avant de revenir à Boulogne.

C'est un navire à flotteurs ce qui améliore la stabilité et la capacité du navire, en augmentant les surfaces de travail et de filage et permet le stockage des filets sur les flotteurs.

Les flotteurs du navire ont été ajoutés en 1979. Il est le seul navire de ce type en flotte à Boulogne, Etaples et Calais.

La dernière visite à sec remonte à septembre 2002. L'état de la coque et des flotteurs n'appelait pas de remarques particulières. Ce navire est mis au sec à peu près tous les 2 ans.

Le navire avait fait l'objet d'une visite annuelle le 9 juin 2004, puis d'une visite spéciale le 14 juin 2004 pour vérifier l'exécution des travaux suivants :

- *remise en état de l'alarme de montée d'eau et des témoins lumineux et sonores,*
- *remise en état des fermetures de commande à distance des caisses à gazole,*
- *calorifugeage de l'échappement,*
- *embarquement de la VHF portative SMDSM.*

Le renouvellement du permis de navigation, délivré le 22 mai 2003 et prorogé le 14 juin 2004 jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2004 seulement, était soumis à la réalisation de réparations importantes :

- *changement de la tuyauterie hydraulique,*
- *suppression du revêtement de pont et contrôle de l'état de ce dernier,*
- *remise en état du plat-bord,*
- *vérification de la conformité et du fonctionnement du SMDSM,*
- *présentation du navire à sec pour vérification de l'état de la coque,*
- *visite de l'inspecteur radio,*
- *vérification de la distribution électrique,*
- *remplacement du joint d'étanchéité et du tire-bord manquant sur le panneau de cale,*
- *mise en place d'une corne de brume à air comprimé.*

La nature des travaux à accomplir sur les œuvres vives, le gouvernail, l'arbre porte-hélice et la liaison entre coque et flotteurs latéraux entraînait de fait un carénage.



## 4 EQUIPAGE

Le *BAROUDEUR DES MERS* est armé à la petite pêche côtière pour un éloignement du port de moins de 12 milles. Il est seulement autorisé à pêcher dans la zone 7 D, située devant l'entrée du port.

La décision d'effectif du 17 décembre 1998 prévoit un minimum de deux hommes à bord et un maximum de quatre. Pour permettre l'utilisation de la totalité du matériel de pêche autorisé, à savoir les 7.000 mètres de filets, il faut au minimum trois personnes à bord. Au-delà de ce nombre, la rentabilité du navire est moins assurée.

La rareté des effectifs disponibles et les conditions de travail liées aux caractéristiques du navire (espaces de manœuvres restreints, pas de toit-abri) rendaient difficile le recrutement et la constitution d'un équipage stable.

Le patron, âgé de 35 ans, est un marin expérimenté qui navigue à la pêche depuis 1990. Il a été matelot sur plusieurs fileyeurs auparavant, avant d'exercer pour la première fois la fonction de patron à bord de ce navire depuis janvier 2004. Il possède le certificat de capacité depuis décembre 2003. Il a accepté d'être patron de ce navire pour mettre en œuvre son brevet.

Le matelot, qui a 28 ans, connaissait bien le navire puisqu'il y avait déjà embarqué 2 mois en 2001, 5 mois en 2003 et qu'il y était à nouveau matelot depuis fin février 2004. Il a la réputation d'être bon marin et bon pêcheur.

Tous deux sont à jour de leur visite d'aptitude à la navigation au moment de l'accident. Aucun n'est titulaire du Certificat Restreint d'Opérateur (CRO).

L'armateur n'avait pas fait l'acquisition de vêtements à flottabilité intégrée. L'équipage n'en portait donc pas.

## 5 CHRONOLOGIE

### Le 11 août 2004

- Vers **23h15**, le *BAROUDEUR DES MERS* quitte le port de Boulogne avec un équipage de deux hommes, cap au 290, pour se rendre vers sa zone de pêche à quelques milles des caissons de Boulogne, où il arrive vers **00h00**. Le temps est beau, vent de Nordet force 3, mer peu agitée, bonne visibilité.
- Pendant le transit, le matelot prépare les appareils de pêche pour leur mise à l'eau.
- Sur les lieux de pêche, cap au Nord, il laisse filer l'équipement de tribord, ancre et bouée puis filets et ancres intermédiaires ; c'est alors que le patron entend un bruit de chute à l'eau inhabituel.
- Il se retourne et ne voyant plus le matelot, il comprend que celui-ci est tombé à la mer. La profondeur est de 25 mètres. Il bat en arrière et tire la manœuvre à bord pour tenter de ramener le matelot. Il remonte une botte prise par plusieurs tours morts de la manœuvre avant la dernière ancre.
- Il sait que son navire n'est plus tenu sur le fond et il commence à décrire des cercles pour rechercher le disparu, en tenant compte des dérives dues au vent et au courant.

### Le 12 août 2004

- Il lance un appel sur le canal 17 aux navires à proximité.
- A **00h43**, il appelle le CROSS Gris Nez sur le canal 16 en signalant un homme à la mer à la position 50° 46', 45 N - 001°30, 10 E.
- Le patron appelle l'armateur pour l'informer de l'événement ; ce dernier s'enquiert des recherches dans le courant de la nuit.
- A **00h45**, l'hélicoptère et la vedette de Boulogne sont mis en alerte : un message PAN PAN est diffusé.

- Sur place, à la demande du CROSS Gris Nez, les navires à proximité, entreprennent une recherche dans une zone de ratissage déterminée. Peu après, plusieurs navires de pêche de Boulogne et de Calais se joignent aux recherches. De plus, une veille attentive est demandée aux navires de commerce transitant entre les bouées ZC1 et ZC2. L'hélicoptère des forces aériennes belges et le remorqueur *ANGLIAN MONARCH* sont également associés aux recherches.
- A **09h00**, d'autres moyens nautiques sont mis en œuvre à partir de Boulogne, de Calais et du littoral environnant.
- A **12h00**, sur ordre du Préfet Maritime, les recherches sont arrêtées et le dispositif est levé ; le canot SNSM continue avec le pêcheur *VENT D'AVALE* et le *BAROUDEUR DES MERS* jusqu'à **14h00**.

### **Le 29 août 2004**

- Le ferry *SEAFRANCE RODIN* met une annexe à l'eau pour récupérer un corps qui sera transféré sur le canot SNSM de Calais. Celui-ci sera identifié quelques jours plus tard comme étant celui du marin disparu à bord du *BAROUDEUR DES MERS*.

## 6 DÉTERMINATION & 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, conformément à la résolution OMI A849-20 modifiée par la résolution A884-21.

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

- facteurs naturels ;
- facteurs matériels ;
- facteurs spécifiques ;
- facteur humain.

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 Facteurs naturels

Les témoignages recueillis n'indiquent pas de conditions de temps défavorables. Le temps était beau, se couvrant avec pluies ou averses orageuses, vent de secteur Sud 2 à 3 temporairement, la visibilité de 2 à 5 milles, la mer belle à peu agitée en face de Boulogne, là où le navire était en pêche. Le patron n'a pas ressenti de mouvements particuliers de son navire qui auraient pu déséquilibrer le marin lors de la mise à l'eau des filets.

Le navire a commencé à filer environ 2 heures après la pleine mer de morte eau de coefficient 36. Le courant était sensiblement orienté au Nord.

Les **facteurs naturels n'ont pas eu d'incidence** sur l'événement.

## 6.2 Facteurs matériels

Le patron trouve, à juste titre, la plage arrière trop petite pour y travailler commodément. Le navire n'est pas assez large et il est encombré des traverses en acier de maintien des flotteurs. De même, le stockage des filets sur les flotteurs n'en rend pas l'exploitation aussi aisée que sur des fileyeurs modernes où ils sont stockés dans les bailles à filets adaptées. Les enquêteurs du *BEA*mer considèrent que cette configuration constitue un **facteur structurel aggravant**.

Après analyse et selon les éléments du dossier, **aucune défaillance matérielle ne semble devoir être relevée** pour expliquer cet accident. On peut cependant supposer qu'un nœud de la manœuvre reliant le bout de l'ancre à celui de la patte d'oie, laquelle relie l'ensemble des deux filets successifs (voir croquis en annexe C), se soit défait tout seul. Cela est vraisemblable si le nœud n'a pas été assez serré. Le filet a été relevé le lendemain de l'accident par un autre navire de Boulogne.

Enfin, comme le montrent les conditions de renouvellement du permis de navigation exposées au paragraphe 3, ce navire faisait l'objet d'un suivi très attentif de l'Inspection de la sécurité des navires en raison de son état général et de sa vétusté. Néanmoins, cette situation n'a pas de rapport direct avec l'accident.

## 6.3 Facteurs spécifiques

### 6.3.1 Pratique de la pêche à bord du *BAROUDEUR DES MERS*

Comme cela a déjà été indiqué, la décision d'effectifs prévoit l'embarquement de deux à quatre hommes. La pratique de la pêche est fonction d'une part, du nombre d'hommes disponibles à bord, et d'autre part, d'un certain nombre de facteurs tels que : état du temps (le navire ne sort pas en mer au-delà de 5 à 6 Beaufort), état de la marée (morte eau ou vive eau), et période de l'année.

Le navire est un fileyeur qui pratique le même type de pêche tout au long de l'année.

Lorsqu'il pose ses filets le matin, il les relève le lendemain matin, les nettoie à la mer et les mouille à nouveau immédiatement ; il pratique le « landage ».

S'il pose ses filets le soir ou dans la nuit, il les relève au petit matin et rentre avec ; il pratique l'« amolissement ». Les filets sont alors nettoyés à terre pour être à nouveau utilisés au mieux.

Habituellement, le navire ne reste pas en pêche plus de 5 à 6 heures de suite.

Le 11 août, le navire sortait pour mouiller 2 ou 3 filets, rentrer au port et sortir à nouveau au petit jour pour relever et rentrer au port avec les filets car l'absence du troisième matelot, indisponible à cause d'un lumbago, ne permettait pas de mouiller d'avantage de filets.

### **6.3.2 Méthode de mouillage des filets**

Le croquis en annexe C indique la méthode habituelle de mouillage des trains de filets utilisée à bord du *BAROUDEUR DES MERS*.

Les filets sont mouillés soit à basse mer soit à pleine mer. Le mouillage des 3 ou 4 trains de filets, chacun composé de 3 filets dits « trémails » de 300 mètres unitaire reliés entre eux par des pattes d'oie, dure moins d'une heure. Le courant résiduel, en combinaison avec le moteur, est utilisé pour le filage à 3 nœuds environ. Le patron assure, à l'aide du moteur, le contrôle du cap à suivre, dans le sens du courant.

Le matelot, qui a préparé les filets et disposé les manœuvres et les ancres dès l'appareillage, se prépare à filer le premier filet sur ordre du patron. Il se tient à l'angle arrière tribord du navire. Le trémail est préparé sur l'arrière du flotteur tribord. Les manœuvres sont, les unes derrière les autres dans le passavant tribord ou sur les autres trémails, parées à être amarrées aux pattes d'oie successives au cours du filage.

Le matelot est à environ 2 à 3 mètres du patron qui gouverne le navire mais ne le voit pas de là où il se trouve. La fenêtre tribord de la timonerie est ouverte ainsi que la porte de la passerelle qui donne sur le pont à tribord arrière. Même quand ils sont trois hommes à bord, c'est toujours ce même matelot qui assure le filage des filets car il connaît bien le métier et le navire. Il a la confiance du patron pour effectuer cette opération délicate.

Ce matelot jette la première ancre (18/20 kilos) et contrôle le défilement du premier filet tout en fixant au passage, par un nœud de chaise, le bout de la deuxième ancre (10 kilos) à la patte d'oie entre 2 filets successifs. Le défilement du train de filets s'effectue à la vitesse de 3 à 4 nœuds sur le fond. La première ancre mouillée, l'opération de mouillage de l'ensemble du train de filets se déroule de façon ininterrompue car le courant est utilisé pour en favoriser la mise à l'eau, jusqu'au mouillage de la quatrième ancre (18/20 kilos) qui « libère » le navire de son filet.

Ainsi, le navire peut revenir « au courant » pour effectuer le mouillage d'un deuxième train de filets parallèlement au premier.

Le filage est l'opération qui requiert le plus d'attention, car il est difficile de contrer rapidement le mouvement du navire contrôlé par le moteur et entraîné par le courant. Une fois l'opération de filage commencée, elle ne peut pratiquement plus être interrompue. Si un incident se produit, la réaction doit être immédiate pour que le filage puisse continuer. D'où le soin qui doit être apporté à la préparation des filets et des manœuvres afin que leur présentation lors du filage soit parfaite. Ce moment est délicat et nécessite attention. Une manœuvre qui file et que l'on ne peut pas retenir peut entraîner le marin, sachant le mouvement et l'inertie des masses en cause. Ces dispositions constituent un **facteur structurel contributif**.

## 6.4 Facteur humain

Le jour de l'accident, le patron a entendu le bruit de la chute à la mer des deux ancres du milieu du train de pêche. Il a alors réduit la vitesse pour le filage du dernier filet, puis débrayé le moteur comme à l'habitude. Mais au lieu du bruit familier de l'immersion de la quatrième ancre, il entend celui d'une chute à l'eau. Le patron, après avoir regardé par la vitre de l'abri de navigation et par la porte, se rend compte que le matelot a disparu. Il bat en arrière pour casser l'erre du navire, puis stoppe. Il tente alors de remonter la manœuvre à la main par l'extrémité restée à bord. A deux mètres environ avant l'ancre, il découvre, lovée de plusieurs tours de la manœuvre, la botte gauche de son matelot. L'autre extrémité de la manœuvre a dû se dénouer de la patte d'oie. Le filet resté au fond est impossible à récupérer par cette extrémité. Aucune bouée couronne ni fusée à retournement n'ont été lancées.

Sur canal 17, le patron prévient trois autres navires très proches et entreprend immédiatement les recherches avec eux. Il prévient aussi le CROSS. Malgré les longues recherches effectuées par un grand nombre de navires, le matelot ne sera pas retrouvé.

Il est probable que le pied gauche du matelot ait été engagé dans les tours de la manœuvre de l'ancre lovée dans le passavant. Quand celle-ci s'est déroulée, il a été entraîné

par sa botte et est passé par-dessus bord, n'ayant sans doute pas le temps ou l'instinct de prévenir ou de crier. Il a vraisemblablement été entraîné par les 20 kilos de la quatrième ancre sans pouvoir s'en défaire ainsi que par l'erre du navire. Pour les enquêteurs du *BEA*mer, cette conjugaison de faits constitue le **facteur conjoncturel déterminant** de l'accident.

Quelques jours plus tard, le corps du marin a été retrouvé devant Calais, puis identifié.

## 7 SYNTHÈSE

La décision d'effectif est validée depuis 1998 pour un effectif maximum de quatre personnes et un minimum de deux personnes. Le patron déclare que l'exploitation du navire à deux personnes était l'exception et que, étant seulement deux hommes à bord ce jour là, il ne comptait mouiller que 3 ou 4 filets. Par ailleurs, le temps et la prévision météo autorisaient cette sortie en mer. Il ne pensait donc pas prendre un risque particulier. Néanmoins, cet accident montre une nouvelle fois :

- la nécessité, pour le personnel exposé sur le pont lors de manœuvres, de porter en permanence un équipement de flottabilité qui améliore notablement les chances de survie et de récupération de la personne tombée à l'eau,
- la difficulté de récupérer un homme à la mer lorsqu'il ne reste qu'une personne à bord.

Il ressort des entretiens lors de l'enquête et de l'état général du navire, que faute d'équilibre financier suffisant, les travaux ne sont effectués qu'à la dernière extrémité, quand il ne peut en être autrement et pour éviter un retrait du permis de navigation. Un passage au sec était prévu au mois de septembre 2004, un contrôle de l'état de la coque était nécessaire. Par ailleurs, d'importants travaux de réparation devaient être effectués au cours de cet arrêt technique pour que le permis de navigation du navire soit renouvelé (voir supra).

Ceci peut être lié aux difficultés d'obtention du permis de mise en exploitation (P.M.E.) et à l'encadrement du tonnage qui conduisent les professionnels à exploiter un navire vétuste faute de pouvoir construire un navire neuf, en application des règles actuelles de réduction des capacités de capture.

Les accidents de ce type sont fréquents sans atteindre à chaque fois ce degré de gravité. La prudence est nécessaire et elle est généralement observée. Les enquêteurs sont conscients que ce type d'incidents qui ne se traduisent pas systématiquement par des



accidents, sont plus fréquents qu'ils n'en ont connaissance. La réduction de ce phénomène est à rechercher dans une application plus systématique de l'ergonomie aux postes de travail et dans l'évaluation des risques liés aux tâches à accomplir.

En l'occurrence, le facteur certain et déterminant de cet accident a été occasionné par un concours de circonstances défavorables survenant dans un contexte structurel inhérent à l'exploitation du fileyeur : le risque potentiel pour l'homme qui en la charge d'être entraîné par les manœuvres ou les filets lors du filage à la mer.

## **8 RECOMMANDATIONS**

Le *BEA*mer recommande :

- 8.1** la prise en considération systématique de l'étude du poste de travail et de la tâche à accomplir sur les navires de pêche,
- 8.2** une nouvelle fois le port d'un vêtement à flottabilité intégrée.

## **LISTE DES ANNEXES**

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier navire**
- C. Croquis**
- D. Cartographie**
- E. Conditions météorologiques**

**Décision d'enquête**



Ministère de l'équipement,  
des transports, de  
l'aménagement du  
territoire, du tourisme  
et de la mer  
inspection générale  
des services des  
affaires maritimes  
Bureau d'enquêtes  
sur les événements  
de mer (BEAmer)

Paris, le 17 SEP. 2004  
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL  
0 0 0 2 2 9

#### D É C I S I O N

**Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer p.i ;**

- VU** la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- VU** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- VU** l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- VU** l'arrêté ministériel du 11 mai 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- VU** le compte rendu d'évènement de mer établi le 16 août 2004 par le centre de sécurité des navires de Boulogne-sur-Mer ;

#### D E C I D E

**Article unique** : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'elle comporte pour la sécurité maritime, la disparition en mer, le 12 août 2004, à 3,3 milles nautiques dans le nord-ouest du port de Boulogne-sur-Mer, d'un marin embarqué sur le fileyeur « *LE BAROUDEUR DES MERS* », immatriculé à Boulogne, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

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

P. L. L. L.  
L'administrateur en chef  
de 1<sup>ère</sup> classe des affaires maritimes  
Germain VERLET

**Dossier navire**



Le *BAROUDEUR DES MERS*.



Le *BAROUDEUR DES MERS*.



Vue de l'abri navigation et des traverses.





Ancre de filets.



Endroit où se tient le marin pour le filage des filets.



Plage arrière.  
Lieu de filage des filets.



Passavant et flotteur tribord.



Vire filet.



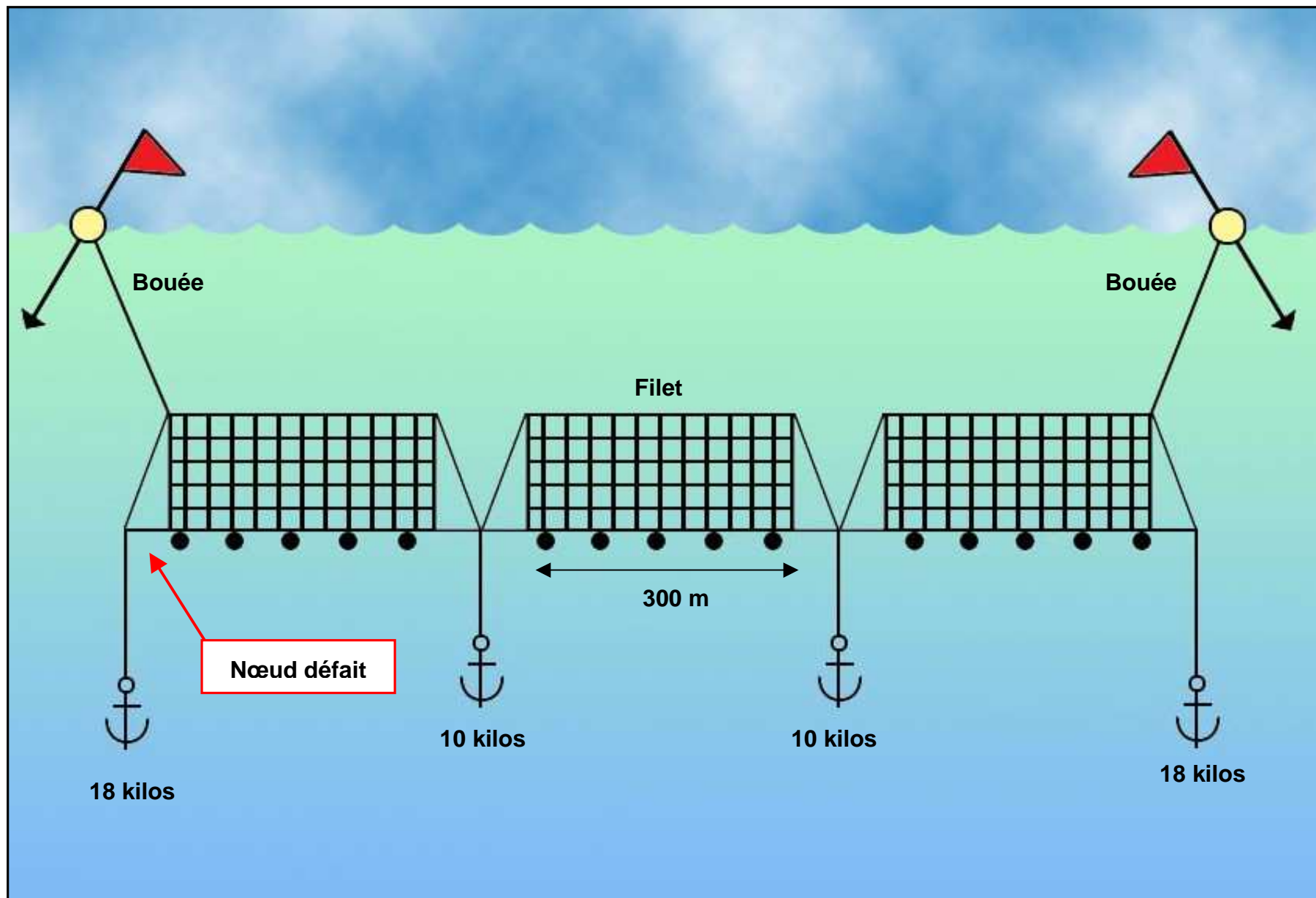
Flotteur bâbord.



Botte du marin remontée  
par le patron.

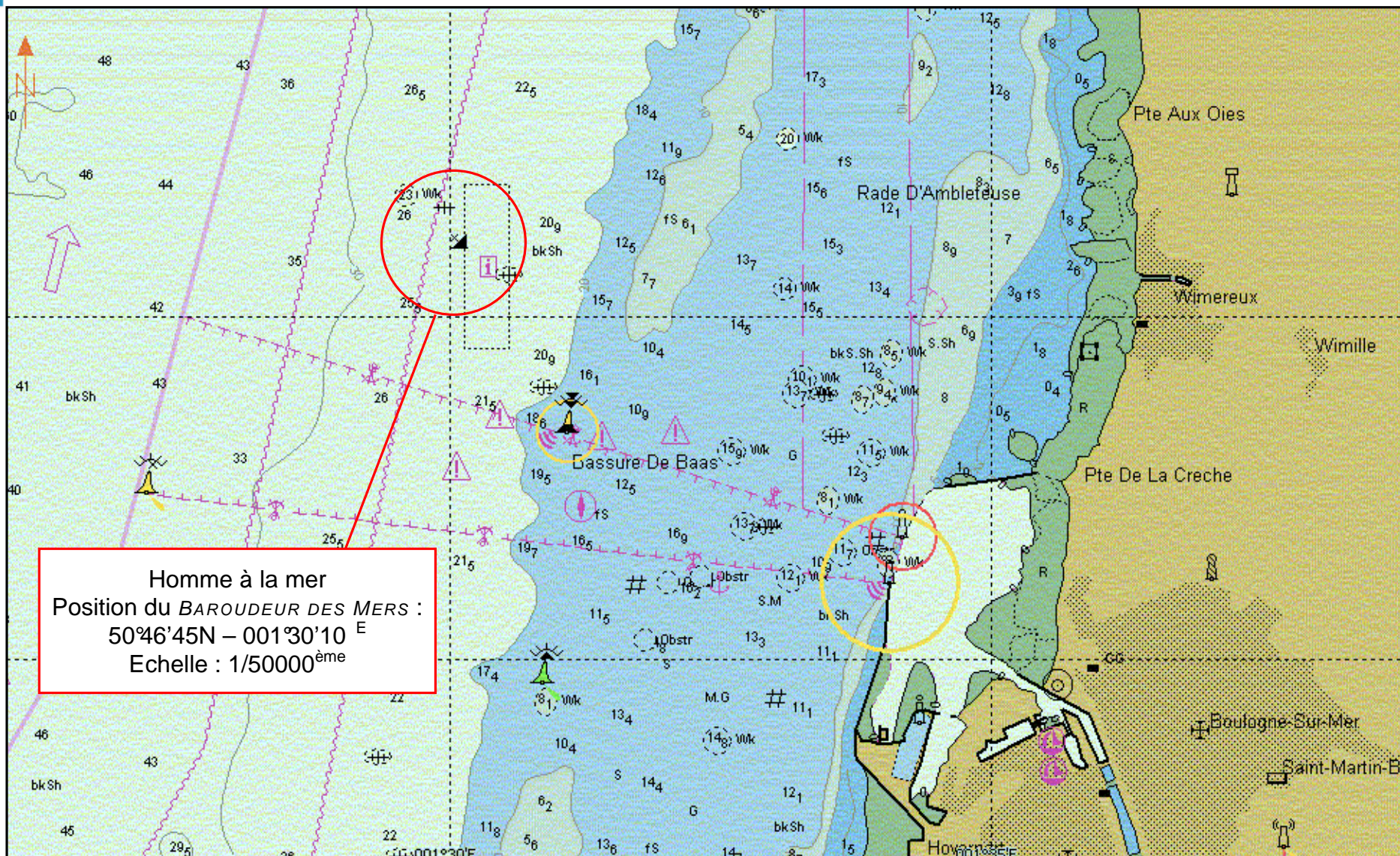


### Croquis



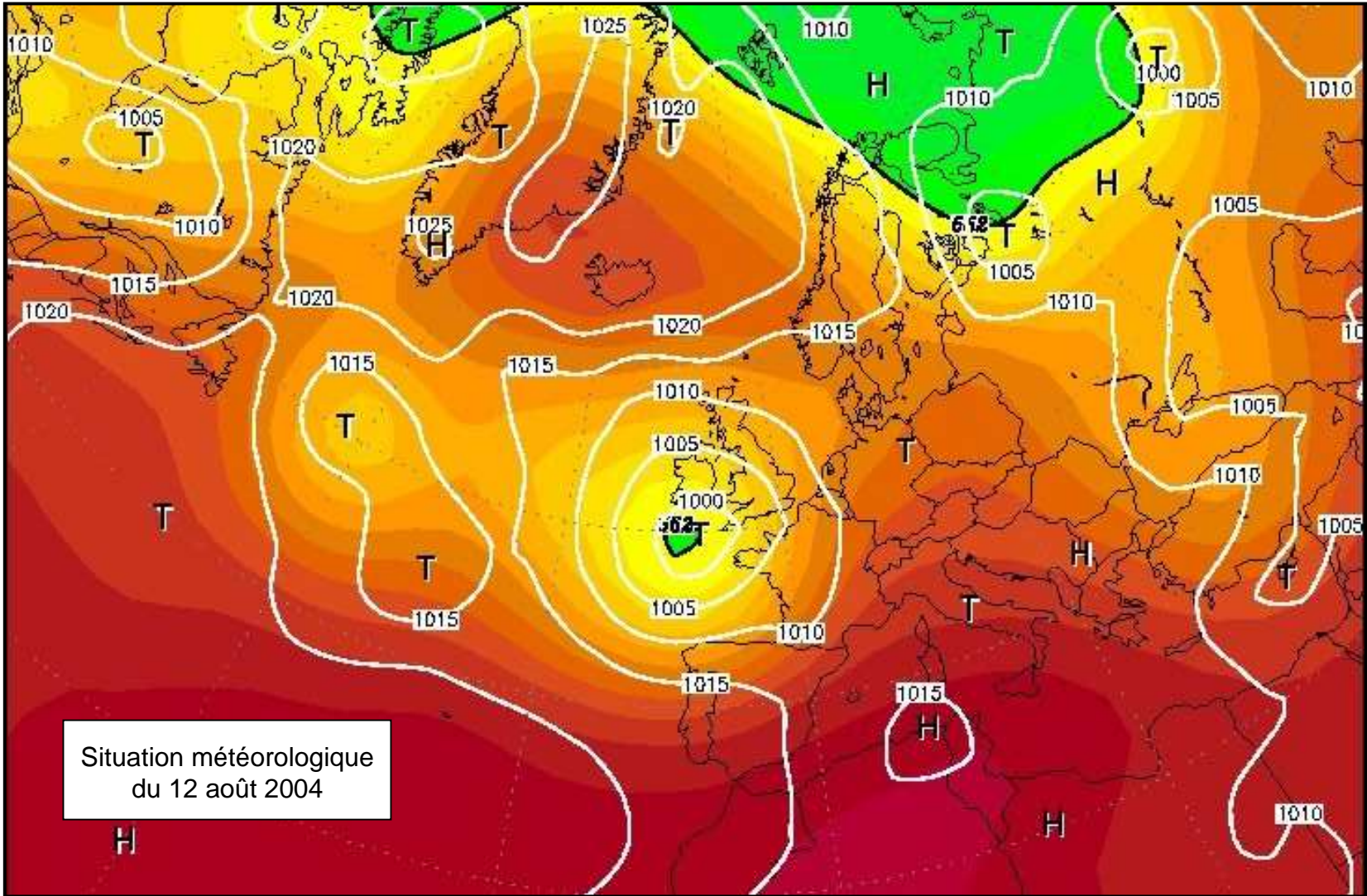
**Cartographie**





**Conditions météorologiques**





Situation météorologique  
du 12 août 2004



Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

**Bureau d'enquêtes sur les événements de mer**

Tour Pascal B 92055 LA DEFENSE CEDEX  
T : + 33 (0) 140 813 824 / F : +33 (0) 140 813 842  
Bea-Mer@equipement.gouv.fr  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)