



# Rapport d'enquête technique

**ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER *BAIE DES ANGES*  
LE 29 NOVEMBRE 2013 À L'ENTRÉE DU PORT DU TRÉPORT**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : novembre 2014

# Rapport d'enquête technique

**ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER**

***BAIE DES ANGES***

**LE 29 NOVEMBRE 2013**

**À L'ENTRÉE DU PORT DU TRÉPORT**



# Avertissement

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

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

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

# PLAN DU RAPPORT

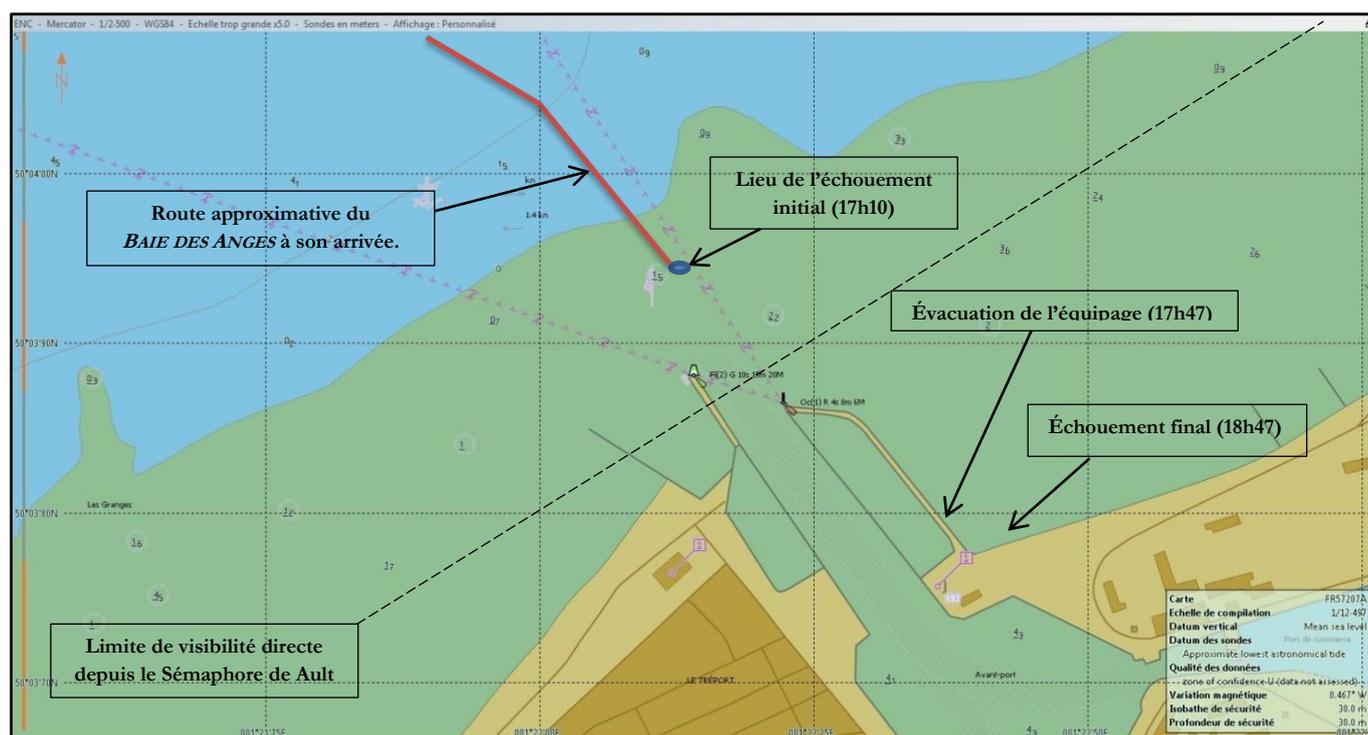
<b>1</b>	<b>RÉSUMÉ</b>	<b>Page 5</b>
<b>2</b>	<b>INFORMATIONS FACTUELLES</b>	<b>Page 6</b>
	<b>2.1 Description du navire</b>	<b>Page 6</b>
	<b>2.2 Renseignements sur le voyage et l'équipage</b>	<b>Page 7</b>
	<b>2.3 Les Interventions</b>	<b>Page 8</b>
<b>3</b>	<b>EXPOSÉ</b>	<b>Page 9</b>
<b>4</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>Page 14</b>
	<b>4.1 Facteurs naturels</b>	<b>Page 14</b>
	<b>4.2 Facteurs matériels</b>	<b>Page 15</b>
	<b>4.3 Facteurs humains</b>	<b>Page 15</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSIONS</b>	<b>Page 18</b>
<b>6</b>	<b>ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ</b>	<b>Page 19</b>
	<b>6.1 Enseignements</b>	<b>Page 19</b>
	<b>6.2 Recommandations</b>	<b>Page 19</b>
<b>7</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>Page 20</b>
	<b>A. Liste des abréviations</b>	<b>Page 21</b>
	<b>B. Décision d'enquête</b>	<b>Page 22</b>

# 1 RÉSUMÉ

Le vendredi 29 novembre 2013 dans l'après-midi, à son retour d'une marée de pêche à la coquille Saint-Jacques, le chalutier-coquillier *BAIE DES ANGES* s'est échoué, au moment du flot, vers 17h10, sur le banc de la Moulière, situé au nord des jetées du port du Tréport. Rapidement, la commande du pas de l'hélice se rompt, rendant impossible la manœuvre du navire. Au fur et à mesure de la montée de l'eau, le courant de flot, parallèle à la côte et combiné à une forte houle de nord-ouest, fait dériver le navire vers le sud-est jusqu'à la côte.

Au moment où le *BAIE DES ANGES* se trouve à proximité de la jetée est, trois marins sont évacués par un canot pneumatique des pompiers. Le patron refuse de quitter le bord.

Le navire poursuit sa dérive vers les enrochements situés au pied de la jetée. Au moment où les emménagements et la machine sont envahis et que la coque commence à se disloquer, le patron, légèrement blessé, est hélitreuillé. Le navire est détruit par la mer le lendemain.



L'enquête a conclu à une mauvaise appréciation de la hauteur de l'eau en fonction de la marée au moment de la manœuvre d'entrée, à une mauvaise gestion de l'avarie de la commande du pas de l'hélice à cause, notamment, de l'absence d'un mécanicien à bord et au manque de réactions pour maîtriser la dérive.

Les recommandations du rapport concernent principalement le respect des décisions d'effectif et la pratique du mouillage par les patrons de pêche.

## 2 INFORMATIONS FACTUELLES

### 2.1 Description du navire



Construit en 1989 au Croisic, le chalutier-coquiller *BAIE DES ANGES*, immatriculé à Boulogne-sur-Mer sous le numéro 750746 est autorisé à naviguer en 2<sup>ème</sup> catégorie. Au moment de l'accident, son permis de navigation et son certificat de franc-bord sont en cours de validité. Son permis de navigation a été délivré le 29 octobre, il est valable jusqu'au 07 décembre 2013 afin de permettre la levée des prescriptions et le renouvellement du certificat de franc-bord par la société de classification.

Le *BAIE DES ANGES* est la propriété d'un armateur du Crotoy qui l'a acquis en octobre 2011.

#### Principales caractéristiques du navire :

- Matériau coque : polyester ;
- Longueur hors tout : 16,42 m ;
- Largeur : 6,10 m ;
- Jauge : 82,69 UMS ;
- Propulsion et auxiliaires : 295 kW.

L'hélice est à pas variable. La commande du pas d'hélice est doublée et se fait depuis la timonerie. Une manette agit mécaniquement par le biais de flexibles sur l'ensemble hydraulique du réducteur. Un « tiller » (joystick) agit électriquement sur le même ensemble.

Le *BAIE DES ANGES* est équipé du matériel réglementaire de navigation et de sécurité (2 radars, sondeur, AIS, etc.).

Le navire dispose de 2 lignes de mouillage composées d'une ancre de 100 kg et de 12,50 m de chaîne complétée par les funes.

Pour la pêche à la coquille, ce qui est le cas ce jour-là, il est équipé de 2 bâtons de 6 dragues pour 1,8 t.

Pour ce navire, la décision d'effectif, datée du 1<sup>er</sup> décembre 2011, fixe un effectif minimum de 4 marins dont un patron et un mécanicien.

## **2.2 Renseignements sur le voyage et l'équipage**

### **Le voyage**

Le *BAIE DES ANGES*, armé à la pêche côtière, après un week-end suivi d'un arrêt technique à quai de 3 jours, a appareillé du port du Tréport le 27 novembre 2013 dans l'après-midi pour effectuer une marée de coquille Saint-Jacques. Le 29 novembre, le navire est chargé d'environ 1,8 tonne de prises, il cale au moins 2,80 m. Le patron a décidé de rentrer dans la journée à la suite de la diffusion, le matin même, d'un BMS qui annonce du mauvais temps pour la nuit suivante.

### **L'équipage**

Ce jour-là, l'équipage est composé d'un patron et de trois matelots.

Le patron, âgé de 49 ans au moment de l'accident, est titulaire depuis 1991 du Certificat de marin pêcheur qualifié requis pour la fonction de patron d'un navire armé à la pêche côtière.

Il navigue depuis l'âge de 18 ans. Il est patron pour la première fois à 27 ans. Il a embarqué comme patron à bord du *BAIE DES ANGES* le 23 août 2013. Il totalise 3 mois et 7 jours

comme patron à bord de ce navire. Il est également apte au plan médical pour exercer cette fonction.

Les enquêteurs du *BEAMer* ne sont pas parvenus à prendre contact avec le patron du navire. À noter qu'il est en arrêt de travail, sans information d'une adresse fiable, depuis cet évènement.

Les trois matelots sont également qualifiés pour exercer leur fonction à bord et aptes au plan médical. Deux d'entre eux sont de nationalité polonaise, ils naviguent de manière ininterrompue à bord du *BAIE DES ANGES* depuis l'acquisition du navire par l'armateur en octobre 2011.

Selon les marins, même en l'absence de langue commune de travail à bord, il n'y a pas de problème de communication entre eux.

Le troisième matelot, de nationalité française, qui a 24 ans le jour de l'accident, embarque à bord du *BAIE DES ANGES* pour la première fois le 27 novembre, au départ de cette marée. Il est à noter que c'est lui qui prendra l'initiative de signaler l'échouement par VHF.

À l'issue de cette marée, les membres de l'équipage entendus ne font pas état d'une fatigue particulière (5 jours à quai avant l'appareillage).

Le jour de l'échouement, il n'y a pas de mécanicien à bord. L'armateur a en effet déclaré que « le mécanicien était parti chercher des pièces mécaniques et qu'il ne pouvait pas trouver un mécanicien aussi rapidement » pour le remplacer.

Le non-respect de la décision d'effectif apparaît récurrent sur ce navire.

## **2.3 Les interventions**

Le CROSS Gris-Nez a été alerté par VHF canal 16 par le sémaphore d'Ault que le navire était en difficulté devant l'entrée du Tréport puis échoué.

Le CROSS a lancé immédiatement un Mayday Relay puis engagé le canot SNS 231, vedette de 2<sup>ème</sup> classe du Tréport, qui ne pourra intervenir pour les besoins du remorquage car

un de ses deux moteurs était indisponible ainsi que ultérieurement *NOTRE DAME DE BON SECOURS* SNS 080, canot tout temps de Dieppe.

L'équipage de la SNS 231 interviendra finalement avec l'embarcation semi-rigide du CODIS, l'équipage de la SNS étant constitué de pompiers du Tréport. Les 3 matelots, non équipés d'un moyen individuel de sauvetage (selon les pompiers), seront évacués par le semi-rigide.

Le CROSS a également engagé l'hélicoptère de la Marine nationale du Touquet. C'est lui qui hélitreuillera le pompier puis le patron resté seul à bord.

Le remorqueur du port de commerce a été sollicité mais n'est pas intervenu compte tenu de la marée.

### 3 EXPOSÉ

Heures locales (TU + 1)

Le **27 novembre 2013** en fin d'après-midi, le *BAIE DES ANGES* appareille du Tréport pour rejoindre ses lieux de pêche à la coquille Saint-Jacques.

Journée du **29 novembre 2013** :

Météo pour le 29 novembre vers 18h00 (source sémaphore d'Ault et Météo France) :  
Vent d'ouest force 5 à 6, mer 4 à 5 / houle supérieure à 3 m. La visibilité est bonne.

Marées le 29 novembre 2013 au Tréport :

Basse Mer : 15h05    2,26 (coefficient 52) ;

Pleine Mer : 20h37    8,06 (coefficient 58).

Émission d'un BMS par Météo France à **06h05**, valable du 29 à 21h00 au 30 novembre à 07h00, pour la zone du Cap de la Hague à la Baie de Somme : « Avis de grand frais, vent NW atteignant 7 virant N-W à N en cours de nuit, rafales. »

À **13h00**, une avarie survient dans le local barre du *BAIE DES ANGES*. Selon le rapport de mer, il s'agit de la « chute du bloc hydraulique ». Remise en état par le patron et l'équipage. Sans conséquence sur la suite des événements.

À **14h00**, à la fin du dernier trait, le patron met en route pour rentrer au Tréport compte tenu des prévisions météorologiques (cf. BMS et rapport de mer).

À **17h00**, le navire arrive devant le Tréport.

À ce moment, le courant de flot porte à l'est à une vitesse de l'ordre de 0,8 nœud.

À **17h03**, le navire vient au cap au 143° à 4,1 nœuds (relevé AIS), ce cap est cohérent avec une route qui le mène entre les jetées du port du Tréport. Un chalutier en attente d'entrée, le *TCHOT POEGNAN* le prévient par VHF qu' « il n'y a pas assez d'eau pour rentrer ».

Vers **17h09**, le navire s'échoue.

À **17h10**, le sémaphore d'Ault constate que le *BAIE DES ANGES* est en difficulté à proximité des jetées du port du Tréport (Plateau de La Moulière), à la position 50°03,83 N et 001° 22,19 E et qu'il est malmené par la houle. Au même moment, le sémaphore est prévenu de l'échouement par VHF par un matelot du bord.

Le sémaphore d'Ault dispose d'une vue directe sur l'extrémité nord de la jetée ouest du port, mais une falaise masque sa jetée est (voir carte page 5).

À **17h13**, un témoin présent dans le port signale cet échouement au sémaphore qui en reçoit confirmation par le pilote du Tréport présent sur la jetée. Le sémaphore signale l'événement au CROSS Gris-Nez.

À **17h18**, la vedette de la SNSM *SAINTE CIEUX* (SNS 231) est engagée et un message PAN PAN est diffusé.

Vers **17h20**, le patron constatant l'échouement met la propulsion en marche arrière mais il ne parvient pas à faire culer le navire. La houle (estimée à ce moment à 3,00 m), met le navire en travers. Le patron tente à nouveau et à plusieurs reprises de se déséchouer en battant en arrière en actionnant la manette de commande du pas variable. La manette se brise.

De **17h20** à **17h30** environ, le *BAIE DES ANGES* (provisoirement déséchoué par la marée montante) dérive vers le sud-est, à l'extérieur de la jetée est du port (voir photo ci-après et carte page 5).



*Photo prise par le CODIS vers 17h30*

À **17h27**, l'hélicoptère de la Marine nationale (GW) basé au Touquet est engagé.

À **17h29**, le bord annonce au CROSS que le moteur du *BAIE DES ANGES* est stoppé (ce fait ne sera pas confirmé par la suite par les sauveteurs du CODIS).

À **17h30**, le patron percute un radeau de survie. Celui-ci se retourne rapidement.

À **17h33**, la vedette SNS 231 a un de ses deux moteurs en avarie dans l'avant-port. Elle n'a donc pas la puissance suffisante pour remorquer le chalutier.

À **17h36**, l'embarcation semi-rigide du CODIS est mise à l'eau à partir de l'avant-port du côté ouest.

À **17h42**, le navire est à nouveau échoué, il se trouve à l'est de la jetée est.

À **17h47**, le patron déclare dans son rapport de mer avoir mouillé une ancre pour tenter de limiter la dérive, sans y parvenir. Trois membres de l'équipage sont évacués par le canot semi-rigide du CODIS. Le patron demeure à bord.

À **17h48**, l'équipage, sain et sauf, est pris en charge à terre. Le patron et un pompier, monté à bord pour préparer l'évacuation des matelots, restent à bord.

À **17h50**, le pompier resté à bord évacue le navire pour sa sécurité et est hélitreuillé, le patron refusant de quitter le bord.

À **17h53**, la vedette SNS 231 restera dans l'avant-port.



*Navire près de la digue est, le 29 novembre vers 17h40  
(crédits : CODIS 76)*

À **18h22**, le patron signale être blessé à la tête.

À **18h27**, il signale par VHF canal 10 que la machine et le poste d'équipage sont inondés.

À **18h28**, l'armateur, présent sur la jetée, demande aux pompiers que le patron soit évacué.

À **18h29**, l'hélicoptère GW décolle pour évacuer le patron qui refuse à nouveau.

À **18h30**, la vedette de Dieppe (SNS 080) est engagée.

À **18h35**, le navire est signalé « ouvert en deux » par les pompiers.

À **18h40**, l'hélicoptère GW décolle à nouveau.

À **18h41**, le patron est hélitreuillé.

À **18h49**, fin de mission pour la vedette SNS 80.

À **18h52**, le patron est pris en charge par le médecin des pompiers.

À **18h56**, annulation du message PAN.

À **18h54**, le CODIS signale la présence d'une pollution autour du navire (1 à 1,5 m<sup>3</sup>).

À **19h13**, l'opération SAR est close, le navire est échoué.



*Navire à la côte le 30 novembre vers 09h00 à la PM (crédits CODIS 76)*

Le **30 novembre 2013**, drossé sur la plage par la houle, le navire est détruit par la mer dans la journée. Les opérations de dépollution sont effectuées le même jour entre **07h20** et **18h00**.



*Débris sur côte le 30 novembre vers 15h30 à la BM (crédits : CODIS 76)*

## 4 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255(84).

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

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteurs humains ;**
- **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 ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous-jacent ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**
- **aggravant ;**

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 l'événement.

### 4.1 Facteurs naturels

#### Les conditions météorologiques

Le 29 novembre 2013, le vent d'ouest est frais (force 5) au moment de l'échouement et force 6 une heure après, et la houle est relativement importante.

Le courant de flot porte à l'est.

La forte houle, le vent et le courant sont des **facteurs aggravants** de l'échouement initial.

## 4.2 Facteurs matériels

### La rupture de la manette de commande du pas de l'hélice.

Le navire disposait des équipements de navigation réglementaires.

Le patron a déclaré dans son rapport de mer que la manette de commande du pas de l'hélice s'était cassée au moment où il souhaitait battre en arrière et qu'il n'était plus possible de manœuvrer le navire et donc de le déséchouer.

À défaut de parvenir à contrôler le pas de l'hélice, il aurait été possible, à ce moment, de stopper le moteur depuis la timonerie.

L'hélice a tourné jusqu'à ce que le moteur s'arrête. La rotation de l'hélice pendant l'intervention des pompiers du CODIS a constitué un danger que les membres de l'équipe de sauvetage ont dûment relevé. Ils ont d'autre part aussi été gênés par le radeau de sauvetage qui avait été percuté à 17h30 et demeurait amarré au *BAIE DES ANGES* par sa ligne de 30 m qui engageait le seul accès possible au navire, situé sur son avant.

Le seul **facteur matériel contributif** retenu par le *BEA*mer est la rupture de la manette de commande du pas d'hélice.

## 4.3 Facteurs humains

### 4.3.1 Le choix de la route d'entrée au Tréport

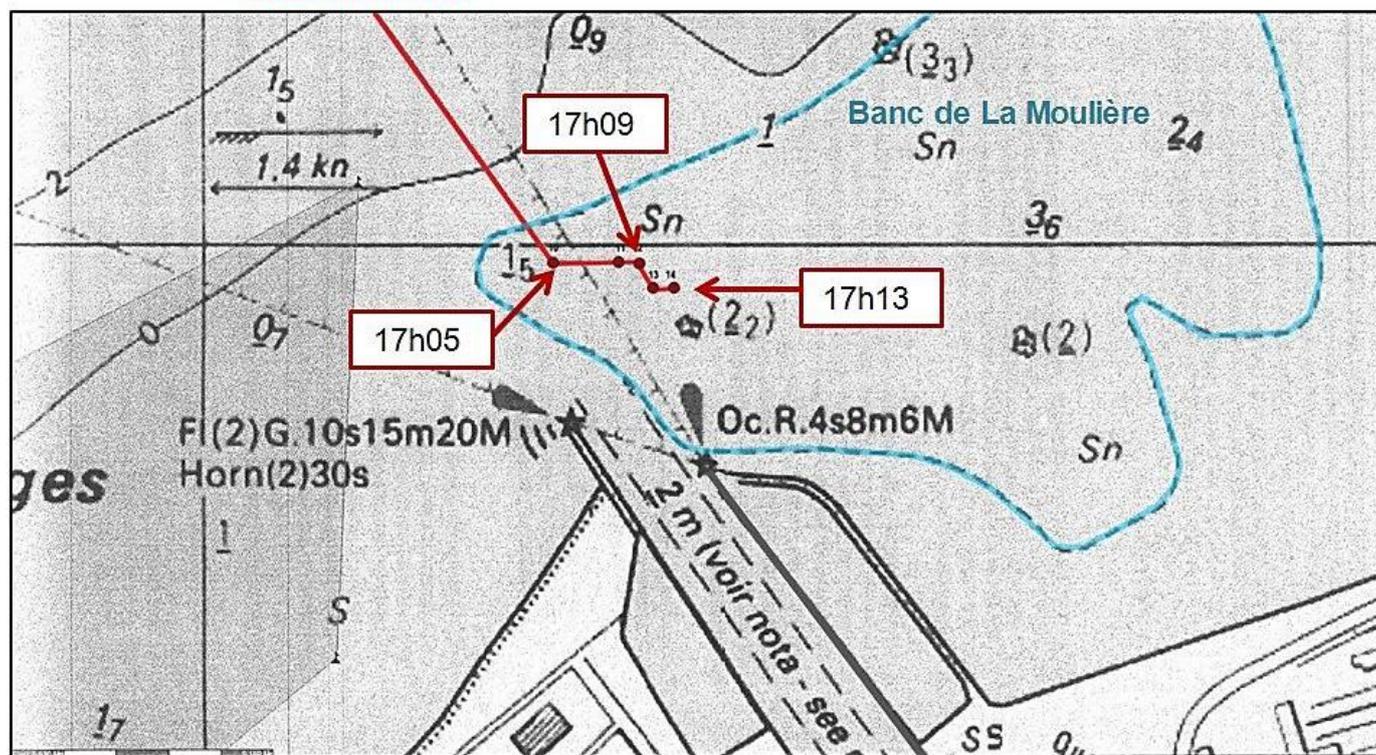
La manœuvre d'entrée dans le port a été engagée environ deux heures après la basse mer. À ce moment, le port est donc ouvert (de 04h00 avant à 04h00 après la PM).

Lorsque le *BAIE DES ANGES* se présente, peu après 17h00, la hauteur d'eau est de 4,10m.

Sur le Banc de la Moulière, à l'endroit où le navire a talonné pour la première fois, la sonde est de - 1,5 m (voir la carte ci-dessous), la profondeur disponible est donc de 4,10m - 1,5m = 2,60m, indépendamment de la légère surcote. La profondeur n'est donc pas suffisante pour un navire calant au moins 2,80 m.

Un membre de l'équipage a, d'ailleurs, entendu vers **17h05** en VHF, un appel d'un autre chalutier, le *TCHOT POEGNAN* mettant le patron en garde à ce propos.

#### Route du navire



0,1 mille

Carte de détail de l'entrée du port du Tréport et piste AIS du navire

La décision du patron d'entrer dans le port, en suivant une route ne contournant pas le banc de la Moulière par l'ouest, compte tenu de la profondeur disponible à ce moment, est le **facteur déterminant** de l'échouement initial.

#### 4.3.2 L'effectif à bord et la gestion de la panne mécanique.

Le navire est parti pour sa marée sans mécanicien alors que la décision d'effectif prévoit notamment l'embarquement d'un patron et d'un mécanicien.

Il est probable que si un mécanicien s'était trouvé à bord, cela aurait permis une gestion plus efficace de l'avarie de la commande hydraulique du pas d'hélice, en utilisant la commande électrique qui doublait celle-ci ou en en prenant la commande en direct depuis le local machine.

L'absence d'un mécanicien à bord du navire, pendant cette marée, a très probablement contribué à ce que l'échouement du navire conduise à sa perte, ce qui constitue un facteur **sous-jacent** à cet accident.

#### 4.3.3 La commande électrique du pas de l'hélice.

Le navire disposait d'une commande électrique « tiller » du pas de l'hélice. Le patron n'a pas utilisé cette commande qui double la commande hydraulique.

On peut penser que ceci résulte de ce que le patron n'était pas suffisamment familier du navire pour recourir à cette commande.

La non-utilisation de la commande électrique du pas de l'hélice constitue un **facteur sous-jacent** de la perte du navire à la suite de l'échouement.

#### 4.3.4 La gestion nautique de l'échouement et de ses suites par le bord.

Le *BAIE DES ANGES* disposait de deux bâtons de dragues et de deux lignes de mouillage avec des ancres de 100 kg. Lors du premier talonnage, alors que le navire a commencé à dériver, vers **17h20**, et surtout lorsque que la commande de la propulsion s'est avérée impossible, le recours aux lignes de mouillage du navire ou/et aux bâtons de dragues qui étaient disposés aurait probablement permis de maîtriser la dérive.

Le patron a par la suite déclaré qu'à ce moment il ne voyait pas l'intérêt de mouiller.

Selon des témoins présents sur la jetée est, au moment où le *BAIE DES ANGES* était à proximité de celle-ci (photo page 12), l'envoi d'amarres était également possible. Ils ont du reste affirmé, ultérieurement, qu'ils avaient communiqué dans ce sens avec le patron, qui était à portée de voix. Par contre, celui-ci a déclaré par la suite que l'état de la mer ne l'avait pas permis.

Frapper des amarres sur les bittes de la jetée aurait peut-être permis de sauver le navire.

L'absence de recours en temps utile aux moyens disponibles (bâtons, ancres et amarres) constitue un **facteur aggravant** de l'échouement.

#### 4.3.5 L'absence du port d'un moyen individuel de sauvetage

Aucun marin, selon les pompiers, lors de l'évacuation, ne portait de VFI, combinaison de survie ou de brassière de sauvetage. L'évacuation a été effectuée avec une embarcation semi-rigide du CODIS et dans des conditions de forte houle. La température de l'eau de mer était ce jour-là d'approximativement 12 °C.

#### 4.3.6 L'état du navire

Plusieurs prescriptions émises précédemment par le Centre de sécurité des navires de Boulogne-sur-Mer n'étaient pas respectées. De nouvelles prescriptions avaient été émises le 29 octobre 2013, mais le navire était autorisé à naviguer jusqu'au 7 décembre 2013.

Les réparations correspondant à ces prescriptions devaient être contrôlées dans la semaine qui a suivi le naufrage.

Les écarts correspondant à ces prescriptions n'ont pas de lien direct avec cet événement. L'absence de DUP à bord n'a pas aidé à la gestion de l'événement.

## 5 CONCLUSIONS

Lors du retour du *BAIE DES ANGES* au port du Tréport, après sa marée, le navire se présente, dans des conditions de mer difficiles, deux heures après la basse mer (c'est-à-dire trop tôt et avec une route trop à l'est). Il s'échoue.

Lors des tentatives de déséchouement, la commande du pas variable de l'hélice se brise et le navire devient ingouvernable. Aucune disposition particulière n'est prise par le bord pour maîtriser ou stopper la dérive.

Drossé vers la jetée est et ses enrochements par la houle, le vent et le courant de flot, le navire s'échoue à plusieurs reprises.

L'équipage est évacué et le navire, drossé à la côte, est détruit par la mer.

Le patron, a été soigné rapidement de sa légère blessure. Il est cependant toujours en arrêt de travail.

Deux matelots, choqués, ont eu un arrêt de travail d'environ deux mois.

Après un embarquement de quelques semaines sur un autre navire, le troisième matelot, lui aussi choqué, a eu un arrêt de travail prolongé qui était toujours en cours près d'un an après cet accident.

## **6 ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ**

### **6.1 Enseignements**

- 1.** **2014-E-079** : La présence à bord d'un mécanicien, conformément à la décision d'effectif, aurait permis une meilleure gestion de la panne de commande de l'hélice, tout particulièrement en situation dégradée.
- 2.** **2014-E-080** : L'absence de port, dès l'échouement, d'une combinaison de survie ou d'une brassière aurait pu aggraver les conséquences de cet événement.
- 3.** **2014-E-081** : Une pratique périodique du mouillage, à l'initiative du patron, lui aurait permis, ainsi qu'à son équipage, d'en être plus familier.

### **6.2 Recommandation**

**Le BEA mer recommande :**

**Aux organismes chargés de la formation des patrons à la pêche :**

- 1.** **2014-R-033** : Il conviendrait, dans le cadre de la formation des patrons à la pêche, d'attirer plus encore leur attention sur l'emploi des appareils de mouillage, en particulier en cas d'urgence.

# **LISTE DES ANNEXES**

**A. Liste des abréviations**

**B. Décision d'enquête**

### Liste des abréviations

<b>AIS</b>	:	<i>Automatic Identification System</i>
<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
<b>BMS</b>	:	Bulletin météorologique spécial
<b>CODIS</b>	:	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>Mayday Relay</b>	:	Message automatique sur VHF canal 16 qui décrit brièvement la position, la nature de l'évènement et de la détresse et le secours demandé.
<b>TU</b>	:	Temps Universel
<b>PAN PAN</b>	:	« Panne panne » appel d'urgence émis lorsque la sécurité d'un navire est menacée.
<b>SAR</b>	:	Search And Rescue
<b>VFI</b>	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
<b>VHF</b>	:	Très haute fréquence ( <i>Very High Frequency</i> )

## Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer

Paris, le **05 DEC. 2013**

N/réf. : BEAmer **0016**



### D é c i s i o n

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

- Vu** le code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 ;
- Vu** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 2 août 2012 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR 1209 établi le 29 novembre 2013 par le CROSS Gris-Nez ;

### D É C I D E

**Article 1** : En application de l'article L1621-1 à L1622-2 du code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'échouement, ayant conduit à la perte totale du chalutier *BAIE DES ANGES* immatriculé 750746 à Boulogne-sur-Mer, survenu le 29 novembre 2013 sur la jetée du Tréport.

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

Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable  
et de l'Énergie

**BEAmer**

Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42  
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
Daniel LE DIRÉACH  
Directeur du BEAmer



FRANCE  
2009092411







Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411