



Rapport d'enquête

**Voie d'eau entraînant le naufrage du navire de pêche *LE MARIE LOUIS*
le 7 mai 2020, au large de l'île d'Yeu**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 2021

Avertissement

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

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *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.

Pour information, la version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle est proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

Voie d'eau entraînant le naufrage du navire de pêche *LE MARIE LOUIS* le 7 mai 2020, au large de l'île d'Yeu

Navire

LE MARIE LOUIS est un chalutier armé en pêche au large, limitée à moins de 100 milles des côtes. Il pratique la pêche à la langoustine avec des chaluts de fond jumeaux d'un maillage de 80 mm.

Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : IO 642083
- Longueur HT : 20,5 m
- Largeur : 6 m
- Jauge brute (UMS) : 92,43
- Propulsion : 368 kW
- Coque : acier
- Construction : 1985 au Guilvinec
- Permis de navigation : renouvelé jusqu'au 8 avril 2020 puis prorogé jusqu'au 22 juin 2020.

Lors de la dernière visite de sécurité les alarmes de montée d'eau avaient été testées par sondage, sans observation. La seule prescription en lien avec l'accident concernait l'échec de la mise en œuvre par l'équipage du système d'assèchement de secours par la pompe attelée au groupe auxiliaire. L'équipage n'avait pas été à même d'identifier la vanne de permutation du circuit principal vers celui de secours. À l'issue de cette visite de sécurité, il avait été recommandé à l'armateur d'afficher en machine, un plan du circuit d'assèchement détaillant précisément les vannes à manœuvrer pour pomper dans les fonds du navire. Catégorie de navigation et parcours autorisé : 2^{ème} (200 milles d'un port - voyage 600 milles)



Photo : Armateur

Moyens collectifs et individuels de sauvetage :

Deux radeaux de sauvetage, un classe III et un classe I, une combinaison d'immersion pour chacun des membres d'équipage.

Moyens de détection voie d'eau et assèchement :

Des détecteurs de montée d'eau sont installés dans les compartiments machine, poste équipage, local barre et cale à poissons.

Le navire est équipé de deux pompes d'assèchement, une pompe type B40 attelée au moteur principal, une pompe eau de mer supplémentaire de secours, pouvant être utilisée en assèchement, est attelée au moteur auxiliaire (Hatz 60 CV, Type 3M40L).

Pour sélectionner les compartiments à assécher deux clarinettes sont installées dans le compartiment machine :

- une à l'avant pour la cale à poissons et la machine avant,
- une à l'arrière pour le poste équipage, le local barre et la machine arrière.

Outre les puisards dans le poste équipage et la cale à poissons, il y a deux points d'aspiration dans le compartiment machine. Le premier au point le plus bas, à l'arrière, au niveau de l'arbre d'hélice et le deuxième à l'avant de la machine, en fond de cale.

L'assèchement est par défaut disposé pour aspirer dans la cale à poissons, la pompe attelée au moteur principal est en route en permanence (cf. Plan schématique du circuit d'assèchement en annexe).

Observations sur les antécédents du navire

Lors de l'expertise avant la vente de 2018 il a été souligné que :

La ligne d'arbre porte hélice graissée par bain d'huile type HPV 604 était d'origine (1985).

Les paliers d'arbre d'hélice et du système d'étanchéité ont été remplacés en mars 2018.

Le type d'étanchéité a été modifié en raison de la mauvaise tenue du système d'origine, par un système d'étanchéité composé d'une bague de frottement avec un revêtement céramique et des joints tournants.

Le gouvernail avait du jeu au niveau du bénitier et de l'accouplement de la mèche ; la bride arrière d'étambot était en bon état ; aucune fuite d'huile d'étambot n'a été constatée.

Le réducteur a été réparé au printemps 2020 suite à une avarie. L'intervention a eu lieu navire à sec, la ligne d'arbre n'a pas été déposée.

Franc bord, alourdissement

Au neuvage (mise en service le 07/11/1985) le déplacement lège était de 84,5 T, avec un prévisionnel de 89,1 T. La marque de franc-bord était fixée à 671 mm.

Diverses modifications ont conduit à un alourdissement :

- En 1991, remplacement de l'enrouleur double (1640 kg) par un triple (2100 kg), ajout d'un chalut de 800 kg,
- En 1999, changement du moteur, qui passe de 1906 kg à 3913 kg,
- En 2014, nouveau changement de moteur pour un Caterpillar C32 (3152 KG à sec).

L'expérience de stabilité de 2016 donne un déplacement lège de 103,5 t.

Une nouvelle marque de franc-bord fixée à 451 mm est validée par le PV CRS 063/NAV.04 du 13/09/2018. Le rapport BV suite à la visite occasionnelle de franc-bord qui a eu lieu en novembre 2018 précise que l'apposition de la nouvelle marque devra être effectuée avant le 22/04/2019, soit la date d'expiration du certificat de franc-bord.

Lors de la visite annuelle de franc-bord en mars 2019, le marquage définitif de la marque de franc-bord à 451 mm est constaté, ainsi que la réparation définitive des œuvres mortes du bordé avant tribord.

Équipage

Le jour de l'accident l'équipage du *LE MARIE LOUIS* est composé de quatre personnes ce qui est conforme au permis d'armement du navire.

Le patron armateur, âgé de 50 ans, est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche et du permis de conduire les moteurs marins. Il a 31 ans de navigation à la pêche dont 21 ans d'expérience comme patron à son compte.

Le mécanicien, âgé de 48 ans, est titulaire du brevet de mécanicien 750 KW (obtenu en 2015), il totalise 22 ans de navigation à la pêche dont 6 en tant que mécanicien.

Deux matelots d'origine sénégalaise complètent l'équipage, ils sont détenteurs d'une reconnaissance de capacités professionnelles à la pêche délivrée par l'administration maritime française.

Les aptitudes médicales de l'ensemble de l'équipage sont valides.

Contexte

L'armateur a fait l'acquisition de ce navire en octobre 2018, et il est également propriétaire d'un autre navire de pêche depuis 2006.

Il a créé une SAS en juillet 2018, son objectif était de conserver une activité d'armateur après ses 55 ans, en donnant leur chance à de jeunes patrons.

Le navire avait alors 33 ans de service mais un expert maritime avait assuré à l'armateur que le navire pouvait encore faire bon usage pendant 10 ans.

L'armateur a récupéré les droits de pêche rattachés au navire : lotte au nord du 48^{ème} parallèle, langoustine et sole.

L'armateur avait trouvé un arrangement avec l'organisation de producteurs (OP) de La Cotinière pour céder ses droits de pêche lotte en échange de droits de pêche langoustine et sole supplémentaires.

Les faits

Heures locales (TU+2)

Le **1er mai 2020** le navire reprend son activité après plusieurs mois d'interruption pour réparation du réducteur.

Le **7 mai 2020 vers 4h** le navire appareille du Croisic.

Météo : Vent d'est force 2, mer 3 (petite houle d'un mètre). Bonne visibilité (15 milles).

À 9h le navire est en action de pêche à la langoustine.

Vers 11h15, le patron est seul à la timonerie quand il est alerté par des dysfonctionnements électriques, certains écrans en passerelle qui fonctionnent en 220 V s'éteignent puis se rallument de façon intermittente.

Le patron pense à un dysfonctionnement du convertisseur 24 V qui transforme l'alimentation électrique de la passerelle en 220V.

Durant plusieurs minutes le patron vérifie les convertisseurs dans les placards de la timonerie.

Ensuite des alarmes apparaissent sur la centrale de détecteurs de montée d'eau (Altor), notamment l'alarme défaut d'alimentation électrique mais aussi tous les détecteurs de niveau d'eau des compartiments machine, cale à poisson, poste équipage.

Cela n'alerte pas le patron qui reste dans son hypothèse de panne électrique, il pense que cela peut être l'alternateur qui ne charge plus. Il avait eu récemment le même type d'avarie mais qui entre-temps avait été réparée.

Soudain, les écrans de contrôles des caméras de surveillance se rallument. Sur celui de la machine il voit de l'eau jaillir sur l'avant du moteur. Il s'aperçoit que c'est le mouvement des courroies des pompes attelées qui provoque les projections d'eau.

Le patron descend alors dans le compartiment machine et constate qu'il y a de l'eau jusqu'au niveau du parquet. À ce moment-là, il ne pense pas que la voie d'eau soit importante car la cale

machine est peu profonde sous les plaques du parquet. Une des hypothèses pourrait être une fuite sur le circuit de refroidissement. Le patron ne redispense pas les clarinettes pour assécher en machine.

Il appelle les deux matelots et le mécanicien qui se reposent au poste, il les informe de la présence d'eau en machine et de son intention dans un premier temps de relever le train de pêche, avant de stopper le moteur et rechercher l'origine de la montée d'eau.

Il pense encore que la voie d'eau est mineure et que lorsqu'il stoppera le moteur, l'eau arrêtera de monter et qu'il pourra remplacer la durite défectueuse.

Le mécanicien se rend aux commandes des treuils et démarre le virage des funes.

Le patron redescend en machine et s'aperçoit que l'eau monte de plus en plus vite.

L'opération de relevage du train de pêche se poursuit, le virage des 350m de funes jusqu'aux panneaux dure dix minutes.

En passerelle, le patron se rend compte qu'il n'a plus la commande électrique de la barre (tiller). Il y a eu plusieurs alarmes machine, de la fumée blanche sort dans les gaz d'échappement. Le moteur a un fonctionnement irrégulier puis stoppe.

Le patron descend une troisième fois en machine, l'invasion continue, il y a maintenant environ 70 cm d'eau. Le patron constate que contrairement à ce qu'il prévoyait l'eau a continué de monter alors que le moteur est stoppé. Il n'est plus possible d'atteindre les vannes de coque. Le navire prend de la gîte sur tribord.

Le patron ordonne à l'équipage d'aller chercher les combinaisons d'immersion qui sont au poste équipage et d'en profiter pour remonter leurs effets personnels. Le mécanicien indique qu'il n'y a pas d'eau à cet instant dans le poste équipage.

Les matelots avec l'aide du patron et le mécanicien enfilent leurs combinaisons, ils montent ensuite sur le pont supérieur. Le patron leur dit de rester à bord tant que le navire flotte.

Voyant que le navire prend de la gîte sur tribord, le patron décide l'abandon du navire et fait mettre à l'eau les radeaux. Il lance un appel sur VHF canal 16, qui reste sans réponse. Il déclenche un appel de détresse par VHF ASN, qui est réceptionné par le CROSS Étel à **12h11** avec une position dans le secteur ouest de l'île d'Yeu (46°41.00 N / 003°22.00W).

À **12h15** le CROSS diffuse un message MAYDAY RELAY.

Le patron tente un appel en phonie sur la BLU 2182 KHz, sans réponse et déclenche l'ASN MF/HF.

Il tente aussi d'appeler le navire de pêche *MATMACO* sur VHF canal 11.

Le premier radeau est déployé, les deux matelots embarquent puis le mécanicien embarque dans le deuxième radeau qui est également percuté.

Le patron lui fait parvenir la valise des fusées parachute et les feux à main, ainsi que la VFH portative SMDSM avec sa batterie de rechange.

Le *MATMACO* appelle sur VHF 11, le patron ne peut pas répondre car il doit sortir de la timonerie.

Le CROSS appelle à **12h21** par VHF 16 les navires de pêche sur zone, en l'absence de réponse le CROSS relaie à **12h24** la détresse par VHF ASN 70.

Le patron ne réussit pas à décrocher le transpondeur radar (SART) et il ne pense pas à prendre la balise 406.

Le navire gîte de plus en plus sur tribord, le patron qui a revêtu sa combinaison de survie, plonge et rejoint le radeau dans lequel est embarqué le chef mécanicien.

Les deux radeaux sont amarrés ensemble.

L'arrière du navire s'enfonce, par le côté tribord et par l'arrière ensuite, l'étrave reste un moment hors de l'eau.

Le patron décide de laisser les radeaux amarrés aux berceaux situés à l'arrière de la passerelle, le plus longtemps possible de façon à ne pas trop dériver par rapport à la position initiale de l'alerte.

Lorsque le navire s'enfonce, la balise 406 est libérée par le largueur hydrostatique et se déploie en mode émission. À **12h29** le CROSS Gris-Nez reçoit le signal de détresse de la balise avec la position du naufrage (46°41.33N / 003°22.93W).

Le CROSS Étel engage plusieurs moyens : l'hélicoptère de la Marine nationale GUEPARD YANKEE de la Rochelle à **12h31** ; l'hélicoptère de la Sécurité civile DRAGON 56 avec deux sauveteurs héliportés à **12h34** ; le navire de pêche *MATMACO* en action de pêche à 8 milles dans le nord-est de la position de la détresse à **12h36**.

Le navire de pêche *MATMACO* a un contact par VHF 16 avec les naufragés embarqués dans deux radeaux de survie à **13h25**.

Lorsque le navire coule, le patron coupe l'amarre avec le couteau présent dans le radeau. Environ cinq minutes plus tard, à **13h33**, les 2 hélicoptères (Marine nationale et sécurité civile) arrivent simultanément sur zone. Le navire de pêche *MATMACO* arrive peu après.

À **13h46** les naufragés sont récupérés par l'hélicoptère de la Marine nationale. Ils sont déposés à l'aéroport de Nantes Atlantique à **14h26** (cf. photo des radeaux en annexe).

Conséquences

Perte totale du chalutier. Position **46° 41,33'N / 003° 22,93'W** à 39 milles dans l'ouest (270) de l'île d'Yeu.

Analyse

Le navire a fait naufrage en raison d'une importante voie d'eau dans le compartiment machine.

Hypothèses

L'envahissement s'est poursuivi postérieurement à l'arrêt du moteur. L'origine de la voie d'eau vient probablement d'une défaillance sur des éléments situés en amont des pompes du circuit eau de mer : soit sur la traverse eau de mer, soit au niveau des prises d'eau de mer, soit au niveau du presse-étoupe, soit sur la coque elle-même.

Faiblesse de la coque

Concernant une perte d'intégrité de la coque, il est envisageable qu'un trou ait été provoqué soit par un choc avec un objet flottant non identifié, soit par l'effet de la corrosion.

La brèche due à un choc avec un OFNI semble pouvoir être écartée puisque le patron n'a pas entendu de bruit particulier. L'âge du navire incite à se pencher sur l'état des tôles. En effet, une corrosion lente a pu entraîner une diminution de l'épaisseur de la tôle jusqu'à la création d'un trou.

Il n'y a pas d'indications précises sur l'état de la coque au niveau du poste équipage car il n'y a pas eu de démontage des vaigrages lors de l'expertise de 2018. Mais selon les témoignages des marins l'origine de la voie d'eau ne provenait pas de ce local.

Selon le patron, l'état de la coque au niveau du local barre était relativement satisfaisant compte tenu de l'âge du navire. Mais l'étanchéité entre les compartiments était certainement imparfaite.

Le patron n'avait pas constaté de voie d'eau à la machine depuis qu'il avait acquis le bateau.

Un relevé d'épaisseur de coque au Guilvinec avant la vente en 2018 est venu compléter le relevé d'épaisseur de tôle de 2016. Des diminutions d'épaisseur supérieures à 20% et par endroits supérieures à 35% (cloison avant machine au niveau du puisard de cale machine, puisard de cale à poissons), ont entraîné des réparations, notamment sur le fond bâbord du puisard de la cale à poissons et sur les œuvres mortes du bordé avant tribord.

Lors de l'expertise de 2018, il a été constaté une zone raguée sur la muraille bâbord sous la ligne de flottaison, ainsi que de la corrosion excessive sur le puisard de la cale à poissons.

Le dernier carénage a été effectué en mars 2019. À cette occasion le Bureau Veritas a réalisé la dernière visite annuelle de franc-bord.

Le carénage de mars 2020 ainsi que la visite de franc-bord par le Bureau Veritas n'ont pas eu lieu à cause du confinement durant la crise sanitaire covid 19.

La traverse eau de mer n'a pas été remplacée lors de la dernière remotorisation qui date de 2014, il n'y a pas d'historique sur la vérification de l'état ou le dernier remplacement de cet élément qui peut être pointé comme une source éventuelle de voie d'eau.

Fermeture des vannes de coque

Le patron a fait part d'une observation concernant l'accessibilité des vannes de coque : ce navire n'était pas équipé de dispositif permettant de les actionner à distance lorsque le compartiment est envahi. La réglementation actuelle pour les navires de pêche de 12 à 24 m (division 226) requiert des commandes des prises d'eau de mer et des décharges accessibles, sans préciser de dispositions particulières lorsque le compartiment machine est envahi.

Alarmes de montée d'eau

Les détecteurs de montée d'eau sont prévus pour alerter dès qu'une entrée d'eau survient et ils permettent ainsi une action immédiate. Le *BEA*mer ne trouve pas d'explication claire sur l'absence de déclenchement de l'alarme de montée d'eau avant le début des dysfonctionnements électriques dus à l'envahissement et aux projections :

- soit les détecteurs n'ont pas fonctionné,
- soit le patron n'a pas observé l'apparition d'une alarme lumineuse et l'alarme sonore était désactivée.

L'armateur précise que les alarmes sont visuelles et sonores à la passerelle avec un renvoi sonore sur le pont principal et qu'elles ne sont jamais désactivées.

Il pense que le dysfonctionnement électrique, provoqué par des projections sur les alternateurs, en lien avec la voie d'eau sur l'avant du moteur, est survenu avant que le niveau ne monte suffisamment haut sur l'arrière pour entraîner le déclenchement du détecteur de montée d'eau.

Étanchéité du cloisonnement

Étant donné la rapidité avec laquelle le navire a sombré à la suite de l'envahissement du seul compartiment machine, il est vraisemblable que les cloisons entre chaque compartiment n'étaient pas

étanches. Lorsque le navire a pris de la gîte, l'eau a également pu s'engouffrer par les accès situés au dessus du pont de franc-bord, si les panneaux et portes étanches n'étaient pas verrouillés.

Organisation, ronde en machine

Selon l'organisation du bord, le mécanicien descend toutes les 3H/3H30 (à chaque coup de chalut) pour alimenter la caisse journalière de gasoil avec une pompe électrique. Lors de sa dernière intervention, le mécanicien n'a rien observé d'anormal.

Les vannes de prise d'eau de mer sont normalement manoeuvrées après chaque accostage et avant chaque appareillage.

Élément humain

Lors de l'apparition des premières anomalies électriques, le patron a été amené à prendre une série de décisions.

Focalisé sur l'idée d'une panne électrique, il n'agit pas sur la recherche de voie d'eau. Il mène seul les investigations, sans alerter son mécanicien. Lorsque les alarmes de montée d'eau se déclenchent, il reste convaincu qu'il s'agit d'une avarie électrique et écarte toujours la possibilité d'une voie d'eau.

Lorsqu'il voit les gerbes d'eau en machine, la présence d'eau anormale dans ce compartiment est avérée. Cependant, sous-estimant l'ampleur de l'invasion, il ne dispose pas le circuit d'assèchement en machine. Le patron aurait pu mettre en service l'assèchement immédiatement, avant même de rechercher l'origine de la voie d'eau.

L'assèchement était alors disposé pour aspirer dans la cale à poissons. Le patron a déclaré que les vannes des clarinettes permettant de sélectionner les compartiments à assécher étaient difficilement accessibles du fait des projections d'eau. L'aide du mécanicien était nécessaire car il avait une bonne connaissance de la mise en œuvre du dispositif d'assèchement.

Le patron voulait dans un premier temps remonter son train de pêche avant de stopper le moteur

principal et de rechercher l'origine de la voie d'eau, il pensait alors à une fuite sur le circuit de refroidissement du moteur principal (MP). La priorité du patron étant de ne pas perdre son matériel de pêche et le maintien du moteur en route lui imposait de ne pas fermer les vannes de coque. Le moyen principal d'assèchement étant attelé au MP, il n'était pas possible d'assécher tout en préservant le compartiment par la fermeture des vannes de coque, ce qui aurait empêché le refroidissement du MP.

Si étaler l'entrée d'eau et identifier sa source avaient été les priorités du patron il aurait sans doute pu utiliser le système d'assèchement de secours attelé sur le groupe auxiliaire dès l'apparition de la voie d'eau. Cependant, en l'absence de ces actions le groupe a été rapidement submergé car il se trouvait sur tribord du côté vers lequel le navire gîtait. Lors de la dernière visite de sécurité, l'équipage n'avait pas semblé familiarisé avec l'utilisation de ce dispositif de secours. L'armateur précise néanmoins que le mécanicien présent le jour de la visite de sécurité n'était le même que celui embarqué ce jour-là. Le mécanicien présent à bord lors du naufrage savait bien disposer le circuit d'assèchement.

Dans tous les cas l'absence de préparation à l'utilisation des moyens d'assèchement pour faire face aux situations d'urgence a constitué un point faible, qui avait été identifié par le CSN lors de la dernière visite de mars 2019.

Le patron et le mécanicien auraient en effet pu mener simultanément l'assèchement et la remontée du chalut, les treuils étant alimentés par une pompe hydraulique attelée au réducteur. Le navire étant équipé d'une hélice à pas variable, le régime moteur reste constant, même en manoeuvre. L'assèchement est opéré par une pompe attelée au moteur principal par courroie, qui est active en permanence.

L'absence de mise en œuvre de moyen d'assèchement a contribué à l'invasion rapide du compartiment machine.

Concernant les différents aspects de la séquence d'abandon du navire, le patron a pris les décisions adaptées. Autant sur le déclenchement de l'alerte, l'équipement des membres d'équipage, la mise en

œuvre de la drôme de sauvetage, l'embarquement des équipements de détresse. Il a dirigé les opérations et aidé les matelots à s'équiper de leur combinaison de survie pour pallier leur manque de préparation aux situations d'urgence.

Les décisions du patron ne se sont pas avérées efficaces pour la détection et la lutte contre la voie d'eau mais ont permis par la suite que l'abandon se déroule au mieux.

Conclusions

Une voie d'eau non maîtrisée dans le compartiment machine du *LE MARIE LOUIS*, chalutier de 20 m, âgé de 35 ans, a entraîné son

naufage par des fonds de plus de 100 m à 40 milles dans l'ouest de l'île d'Yeu. La voie d'eau a été détectée tardivement en dépit des moyens disponibles : alarmes et caméra en machine.

Aucune tentative efficace de lutte contre la voie d'eau n'a été entreprise, l'équipage tentant dans un premier temps de récupérer le matériel de pêche. L'envahissement étant rapide, le patron a décidé l'abandon du navire, lequel s'est bien déroulé.

L'équipage embarqué dans les radeaux de survie, a été récupéré grâce à l'intervention rapide des moyens engagés.

Enseignements

1. **2021-E-07** : lorsqu'une voie d'eau survient sur un navire de pêche, avant même la recherche de son origine, la mise en œuvre, qui est très rapide, d'un moyen d'assèchement, doit faire partie des priorités du bord.
2. **2021-E-08** : un entraînement régulier à la mise en œuvre des équipements de sécurité, comme les moyens d'assèchement, permet une réactivité appropriée en cas de voie d'eau.
3. **2021-E-09** : l'intégrité de l'étanchéité du compartimentage est un élément déterminant pour permettre le maintien de la flottabilité du navire lorsqu'un compartiment est envahi.

Liste des abréviations :

ASN	:	Appel sélectif numérique
BLU	:	Bande latérale unique
CROSS	:	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CRS	:	Commission régionale de sécurité
CSN	:	Centre de sécurité des navires
HPV	:	Hélice à pas variable
HT	:	Hors-tout
IO	:	Île d'Oléron
kW	:	kilowatt
MF/HF	:	Moyenne fréquence / Haute fréquence
OFNI	:	Objet flottant non identifié
OP	:	Organisation de producteurs
SART	:	Transpondeur de recherche et sauvetage (search and rescue transponder)
SAS	:	Société par actions simplifiée
t	:	tonne
UMS	:	Universal measurement system
VHF	:	Very high frequency

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **11 Mai 2020**

N/réf. : *BEA*mer **005**



D é c i s i o n

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

- Vu** le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- Vu** la directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer et notamment ses dispositions relatives à la coopération entre États membres ;
- Vu** le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

D É C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant la voie d'eau suivi du naufrage du navire de pêche *LE MARIE LOUIS*, survenus le 7 mai 2020 à l'ouest de l'île d'Yeu.

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

Ministère de la Transition
écologique et solidaire

BEAmer

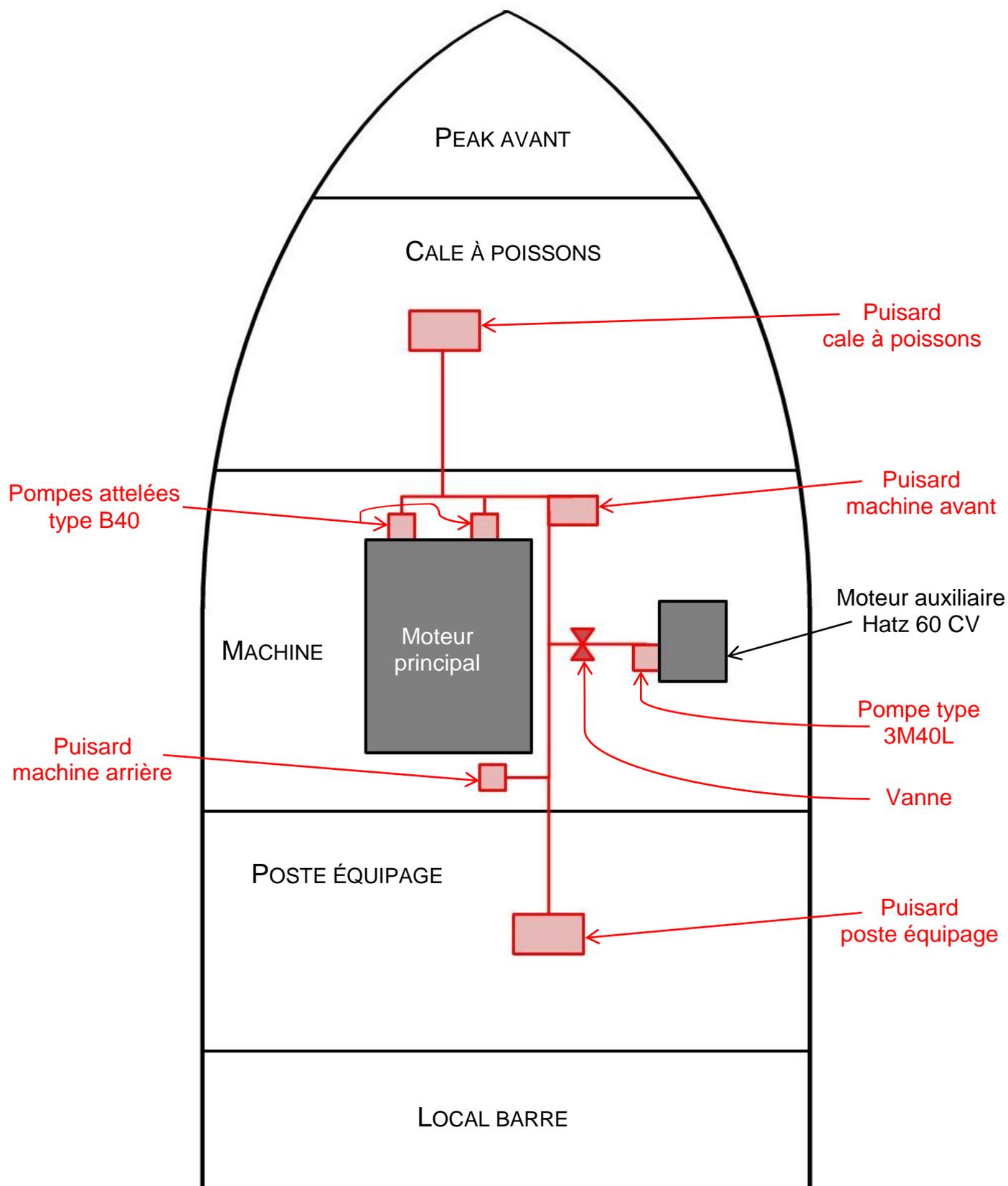
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

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



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Plan schématique du circuit d'assèchement

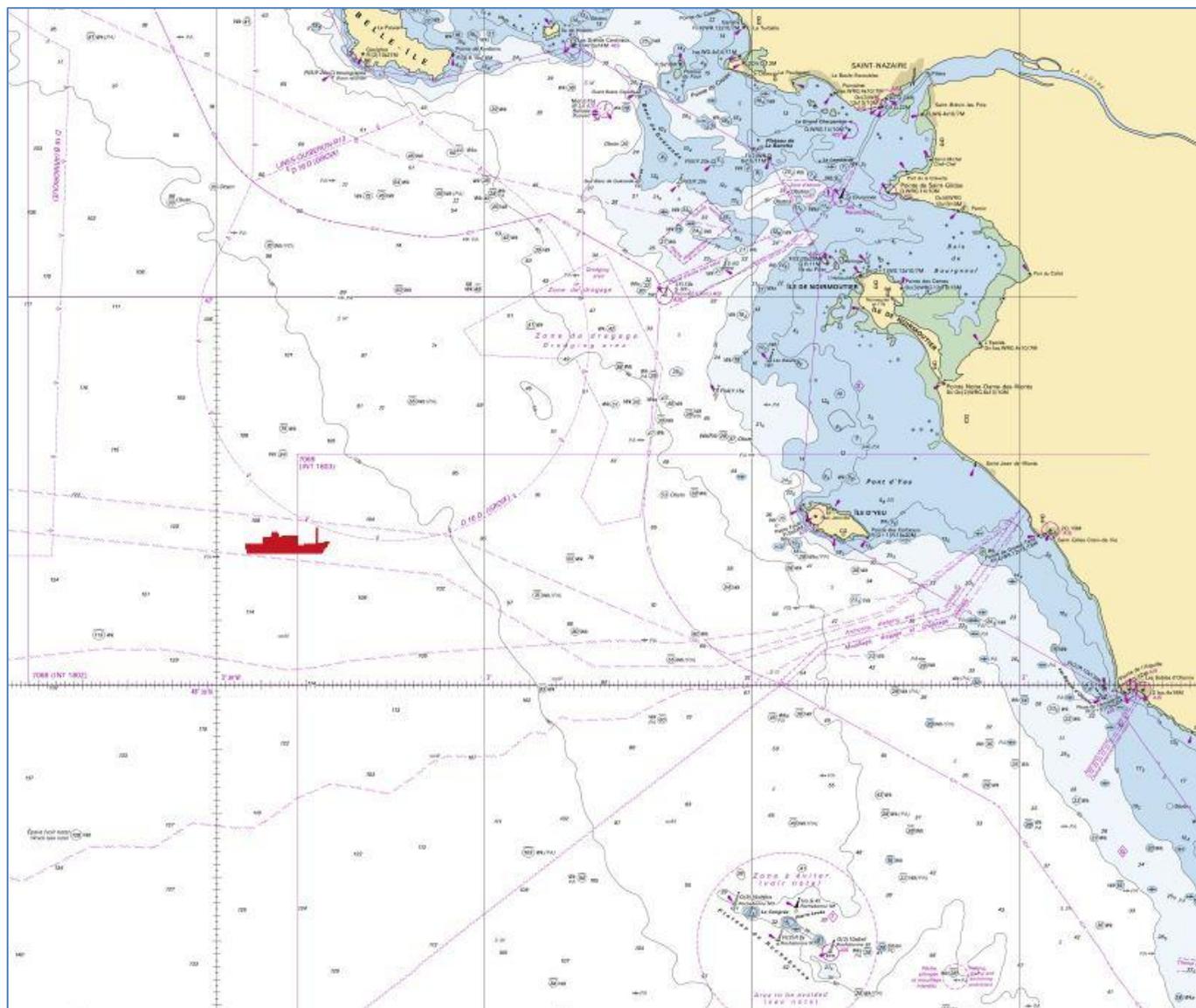


Les naufragés à bord des radeaux de survie



Photo : Marine nationale

Carte du SHOM





Ministère de la Mer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

**Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr**

