



Rapport d'enquête technique Marine safety investigation report

**HOMME À LA MER DU CHALUTIER *PEDRA BLANCA*
LE 3 JUILLET 2015 AU LARGE DE LA BRETAGNE
(UNE VICTIME)**

**MAN OVERBOARD FROM THE TRAWLER *PEDRA BLANCA*
ON 3 JULY 2015 OFF BRITTANY
(ONE FATALITY)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : février 2016

Rapport d'enquête technique

HOMME À LA MER DU CHALUTIER

PEDRA BLANCA

**LE 3 JUILLET 2015 AU LARGE DE LA BRETAGNE
(UNE VICTIME)**

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.

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

PLAN DU RAPPORT

1	RÉSUMÉ	Page 5
2	INFORMATIONS FACTUELLES	Page 5
	2.0 Contexte	Page 5
	2.1 Description du navire	Page 6
	2.2 Renseignements sur le voyage et l'équipage	Page 7
	2.3 Informations concernant l'accident	Page 7
	2.4 Interventions	Page 8
3	EXPOSÉ	Page 8
4	ANALYSE	Page 10
	4.1 Facteurs naturels	Page 11
	4.2 Facteurs matériels	Page 11
	4.3 Facteur humain	Page 11
5	CONCLUSIONS	Page 12
6	ENSEIGNEMENT	Page 12
	ANNEXES	Page 25
A.	Décision d'enquête	Page 26
B.	Liste des abréviations	Page 28
C.	Dossier navire (planches photos)	Page 30
D.	Carte	Page 33

1 RÉSUMÉ

Parti du port de Douarnenez, après la vente de sa pêche le 20 juin 2015, le chalutier *PEDRA BLANCA* fait route vers ses lieux de pêche situés dans l'ouest de la Bretagne.

Le navire est en pêche sur les accores nord de la Grande Sole depuis 13 jours. C'est alors que le 3 juillet 2015, vers 03h40, un homme d'équipage chute dans la rampe arrière à l'issue d'une opération de filage du chalut, après avoir maillé le panneau tribord et au moment de regagner la salle de travail.

L'équipage vire le train de pêche pour rendre le navire manœuvrant. La victime est récupérée vers 04h50.

Malgré une tentative de réanimation, elle est déclarée décédée à 05h00.

L'armateur est alors rapidement informé.

Le navire fait ensuite route vers le port de Vigo.

Le *BEA*mer émet un enseignement relatif à l'alerte.

2 INFORMATIONS FACTUELLES

2.0 Contexte

Le *PEDRA BLANCA* (pavillon Français) est la propriété d'un armement espagnol basé à Vigo, qui possède également le *PEDRA BLANCA II*. Il est exploité toute l'année dans l'Ouest-Bretagne et en Manche pour des campagnes de 70 jours en base avancée, avec une vente à Douarnenez tous les 15 jours environ. Le retour sur Vigo s'effectue à l'issue de la dernière marée avec un arrêt de 15 jours.

Le *PEDRA BLANCA* est un chalutier de fond à panneaux qui cible essentiellement la lotte et la limande. Le gréement de son train de pêche est composé d'un chalut de 25 m d'ouverture, 2000 m de funes de 22 mm, des bras de 400 m et des panneaux de 900 kg.

2.1 Description du navire



Le *PEDRA BLANCA* est un navire en acier construit en 1998, au chantier Astilleros à Vigo, pour la pêche au chalut, activité qu'il a pratiquée depuis lors.

Il est armé en 2^{ème} catégorie de navigation, en pêche au large, avec un équipage de 10 personnes.

Le jour de l'accident, le navire possédait un permis de navigation ainsi qu'un certificat de franc bord valide.

Principales caractéristiques du navire :

- Immatriculation : BA 922 734 X ;
- Longueur hors-tout : 32,16 m ;
- Largeur : 7,50 m ;
- Jauge : 258 UMS ;
- Puissance motrice : 459 kW.

2.2 Renseignements sur le voyage et l'équipage

Le navire opère, pour cette marée, de sa base avancée de Douarnenez comme habituellement. Il se rend sur ses lieux de pêche connus. C'est la dernière marée avant le retour à Vigo.

L'équipage de 10 marins est composé de :

- 1 capitaine ;
- 1 second pont ;
- 1 chef mécanicien ;
- 1 second mécanicien ;
- 1 maitre d'équipage ;
- 1 cuisinier ;
- 4 matelots.

La décision d'effectif est de 8 hommes.

Le capitaine est Espagnol, il bénéficie de l'exemption de nationalité à la suite de l'obtention d'un certificat en langue française.

Le marin ayant chuté à la mer possède la double nationalité, marocaine et espagnole. Il est âgé de 57 ans. Il est embarqué à bord du *PEDRA BLANCA* depuis 2 mois. Il n'a pas de brevet de marine marchande française mais possède une grande expérience de la pêche au large sur le même type de navire. Il a exercé auparavant des fonctions de bosco.

2.3 Informations concernant l'accident

Classification OMI : accident très grave.

Le 3 juillet 2015, vers 03h40, par beau temps, le marin concerné se tient au-dessus de la rampe, sur le côté tribord. À la fin du filage du chalut, suite très probablement à une perte de connaissance, il tombe dans la rampe puis glisse à la mer.

Le navire est alors à la position : 48°29,30' N - 009°29,80' W.

La victime, malgré une récupération de nuit assez rapide, ne pourra pas être réanimée. Elle sera déclarée décédée. Le navire fait ensuite route sur Vigo.

2.4 Interventions

Le bord, en situation de stress, récupère le naufragé vers 04h50 et malgré les soins prodigués doit constater le décès vers 05h00. Le navire se trouve alors dans la zone SRR du MRCC Falmouth, qui n'est pas alerté.

L'alerte est donnée en premier lieu, vers 05h30, par le bord à l'armateur.

Vers 13h00, l'armateur informe le CROSS Étel et la DML de Bayonne.

Vers 13h26 le CROSS Étel informe le CROSS Gris-nez.

Vers 13h56, une conférence a lieu entre le CROSS Étel, le navire et le CCMM.

Vers 14h26 le bord informe le MRCC Madrid.

Le navire fait route vers Vigo où il arrive le 5 juillet 2015 vers 05h30. Les formalités officielles sont alors effectuées et l'équipage est pris en charge.

3 EXPOSÉ

(Heures TU)

Météo : Vent SSE force 2, mer peu agitée, bonne visibilité.

Le 20 juin 2015, le *PEDRA BLANCA* appareille de Douarnenez pour sa dernière marée, avant le retour à Vigo.

Cette marée se déroule sans souci majeur jusqu'au 3 juillet.

Le 3 juillet vers 03h00, il file son chalut, deux hommes sont à la manœuvre au panneau bâbord et deux autres, dont le marin concerné, sont au panneau tribord.



Position de la victime

Visualisation de la plage arrière, position réelle aux panneaux Td

Pour mémoire, la manœuvre se déroule comme suit :

Dans un premier temps le cul du chalut est mis à l'eau, en dévirant l'enrouleur puis en filant les bras (400 m).

À l'issue du filage des bras, chaque binôme s'occupe de mailler son panneau respectif sur les funes.

Le panneau tribord est maillé en premier lieu, il est ensuite débordé d'une dizaine de mètres, vient ensuite le maillage puis le débordement du panneau bâbord.

Une fois cette tâche effectuée, chaque binôme quitte la plage arrière pour rejoindre la salle de travail et le capitaine peut filer ses funes depuis le pupitre situé en passerelle.

À **03h40**, alors que le panneau bâbord est maillé puis débordé, le binôme tribord, dont le marin concerné, se tourne vers l'avant pour regagner la salle de travail. À ce moment, le matelot faisant équipe avec lui se retourne vers l'arrière, le voit basculer et tomber dans la rampe sans un cri ni un geste pour se rattraper.

Le capitaine qui regarde et surveille la phase de filage en passerelle assiste aussi au basculement, ainsi qu'un des matelots du panneau bâbord.

Trois membres de l'équipage assistent donc, sans avoir le temps d'intervenir, à la chute du marin dans la rampe et tous sont unanimes sur le fait que celui-ci n'oppose aucune réaction et n'exprime aucun appel au secours.

Le navire étant en phase de maillage, il est pratiquement sans erre, cap au 160 pour un vent faible au 150.

Porteur d'un VFI, le marin refait surface très rapidement dans l'axe de la rampe. Un homme monte sur la traverse du portique et le garde en visuel, pendant que le capitaine donne l'ordre de virer les bras et le chalut pour être manœuvrant.

Vers **04h50**, le navire est à nouveau manœuvrant. La victime est crochée avec une gaffe mais du fait de l'impossibilité de la hisser manuellement, la grue hydraulique doit être utilisée pour la déposer sur le pont.

À **05h00**, les premiers soins sont apportés, le marin ne peut être réanimé.

La décision du retour sur Vigo est prise et le *PEDRA BLANCA* y accostera le 5 juillet à **05h30**.

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'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 l'évènement.

4.1 Facteurs naturels

La météo sur zone le jour de l'accident est bonne. Par conséquent, aucun facteur naturel n'est retenu.

4.2 Facteurs matériels

Les zones de manœuvre des panneaux sur le *PEDRA BLANCA* sont protégées par un pavois d'une hauteur de 112 cm.

La victime était corpulente et plutôt grande, ce qui a légèrement diminué le ratio : hauteur de la protection / taille.

Les témoignages des trois hommes qui ont assisté à sa chute évoquent tous une absence de reflexes de survie, de cris ou d'appels à l'aide.

La hauteur du pavois est réglementaire et n'est donc pas retenue comme facteur de l'accident.

4.3 Facteur humain

La chute du marin dans la rampe s'est effectuée sans aucun geste de défense, probablement par perte de connaissance. Aucun appareil de pêche n'est venu le heurter ni avant ni après sa chute, son corps était indemne de traces de chocs ou de coups. Le marin s'est en revanche, pour une raison inconnue, nécessairement penché par-dessus le pavois et a alors chuté.

L'équipage du *PEDRA BLANCA* était qualifié et compétent. La mise en œuvre des moyens de récupération de l'homme à la mer s'est correctement et rapidement effectuée alors même que cela s'est déroulé dans la pénombre du lever de jour.

La victime souffrait depuis un certain temps de douleurs dans la région de l'épaule qui l'obligeaient à s'auto-médicaliser en ingérant des antalgiques en doses élevées d'après ses

collègues. Dans l'inventaire de ses effets, à la suite de son décès, il a été trouvé dans sa cabine, une vingtaine de boîtes de ces produits.

D'autre part, l'équipage dans son ensemble a attesté d'une consommation anormalement élevée de boissons énergisantes par l'intéressé tout au long de la marée. Une analyse toxicologique a été pratiquée à l'arrivée à Vigo dont les résultats ne sont pas connus du *BEA*mer.

La consommation élevée d'antalgiques et de boissons énergisantes a peut-être fragilisé le marin.

Cependant, le fait de se pencher par-dessus le pavois constitue le **facteur déterminant** de l'accident.

5 CONCLUSIONS

Le marin concerné a chuté à la mer en basculant soudainement dans la rampe, très probablement inconscient, après avoir parfaitement effectué sa tâche qui consistait à mailler le panneau tribord.

Cette perte de connaissance a pu être éventuellement favorisée par la prise importante et concomitante de médicaments et de boissons énergisantes.

La cause essentielle de cette chute reste le fait que le marin s'est penché au-dessus de la rampe.

6 ENSEIGNEMENT

- 1- **2016-E-001** : L'alerte doit être donnée sans délais au MRCC compétent (ici Falmouth).

Marine safety investigation report

MAN OVERBOARD FROM THE TRAWLER

PEDRA BLANCA

ON 3 JULY 2015 OFF BRITTANY

(ONE FATALITY)

Warning

This report has been drawn up according to the provisions of Transportation Code, specially clauses L.1621-1 to L.1622-2 and R.1621-1 to R.1621-38 relating to technical and safety investigations after marine casualties and terrestrial accidents or incidents and concerning the implementation of directive 2009/18/CE on the investigation of accidents in the maritime transport sector and in compliance with the « Code for the Investigation of Marine Casualties and Accidents » laid out in Resolution MSC 255 (84) adopted by the International Maritime Organization (IMO) on 16 May 2008 and published by decree n° 2010-1577 on 16 December 2010.

It sets out the conclusions reached by the investigators of the *BEA*mer on the circumstances and causes of the accident under investigation and proposes safety recommendations.

In compliance with the above mentioned provisions, the analysis of this incident has not been carried out in order to determine or apportion criminal responsibility nor to assess individual or collective liability. **Its sole purpose is to improve maritime safety and the prevention of maritime pollution by ships.** The use of this report for other purposes could therefore lead to erroneous interpretations.

For your information, the official version of the report is written in French language. The translation in English language is to facilitate the reading of this report to those who are not French speakers.

REPORT CONTENT

1	SUMMARY	Page 17
2	FACTUAL INFORMATION	Page 17
	2.0 Background	Page 17
	2.1 Ship particulars	Page 18
	2.2 Voyage and crew particulars	Page 19
	2.3 Marine casualty information	Page 19
	2.4 Emergency response	Page 20
3	NARRATIVE	Page 20
4	ANALYSIS	Page 22
	4.1 Natural factors	Page 23
	4.2 Material factors	Page 23
	4.3 Human factor	Page 23
5	CONCLUSIONS	Page 24
6	LESSON	Page 24
	APPENDIXES	Page 25
E.	Investigation decision	Page 27
F.	Abbreviation list	Page 29
G.	Vessel's file (photo-boards)	Page 30
H.	Chart	Page 33

1 SUMMARY

After she had sold her catches on 20 June 2015, the trawler *PEDRA BLANCA* left the port of Douarnenez heading for her fishing grounds located in the western approaches of Brittany.

The vessel had been fishing on the northern edge of Gran Sol for 13 days. That was when on the 3 July 2015, around 3.40 am, a crewmember fell in the stern ramp at the end of a trawl shooting operation, after he had shackled the starboard otter board, just when he was to return to the fish processing room.

The crew hauled in the fishing gear to increase the ship's manoeuvrability. The victim had been recovered around 4.50 am.

Despite an attempted resuscitation, he was declared dead at 5.00 am.

The shipowner was informed promptly.

The vessel headed then for the port of Vigo.

*BEA*mer issues a lesson about the alert.

2 FACTUAL INFORMATION

2.0 Background

PEDRA BLANCA, French flag, is owned by a Spanish shipping company headquartered at Vigo, which owns also *PEDRA BLANCA II*. She is operated year-round in the western approaches of Brittany and in the English Channel for fishing trips lasting 70 days with an advanced base, sailing her catches at Douarnenez every fortnight. She comes back in Vigo at the end of the last trip for a 15 day stop.

PEDRA BLANCA is a bottom otter trawler who targets essentially monkfish and flounder. Her fishing gear is made of a trawl with a 25 m wide opening, 2000 m of 22 mm warps, 400 m trawl braces and 900 kg otter boards.

2.1 Ship particulars



PEDRA BLANCA is a steel hulled vessel built in 1998, at Astilleros shipyard in Vigo, for trawl fishery, activity that she has been practicing since then.

She is fitted for a 2nd category navigation, offshore fishery, with ten crewmembers.

On the day of the accident, she had valid navigation license and free-board certificate.

Vessel's main characteristics:

- Registration : BA 922 734 X;
- Length overall : 32.16 m;
- Breadth : 7.50 m;
- Tonnage : 258 UMS;
- Engine power : 459 kW.

2.2 Voyage and crew particulars

The vessel was operated, for this fishing trip, from Douarnenez her usual advanced base. She was going to well-known fishing grounds. It was her last fishing trip before coming back to Vigo.

The 10 sailor crew was made of:

- 1 skipper;
- 1 deck chief mate;
- 1 chief engineer;
- 1 second engineer;
- 1 boatswain;
- 1 cook;
- 4 hands.

The minimum safe manning document was of 8 men.

The skipper is Spanish, he benefits of the nationality exemption as he holds a French language certificate.

The sailor who fell overboard possessed the dual Moroccan and Spanish nationality. He was 57 years old. He joined *PEDRA BLANCA* 2 months ago. He didn't hold any French merchant navy certificate but had a great experience of offshore fishery on board vessels of the same type. He had previously served as a bo'sun.

2.3 Marine casualty information

IMO classification: very serious accident.

On 3 July 2015, around 3.40 am, in fair weather, the concerned seaman was working over the stern ramp, on the starboard side. At the end of the shooting of the trawl, most likely due to a loss of consciousness, he fell on the ramp then slipped into the sea.

The vessel was then at position: 48°29.30' N - 009°29.80' W.

The victim, despite he had been recovered, in night conditions, quite promptly, could not be resuscitated. He was declared dead. The vessel headed then for Vigo.

2.4 Emergency response

The crew, in a stressful situation, recovered the shipwrecked around 4.50 am and despite the care given confirmed the death around 5.00 am. The vessel was then in MRCC Falmouth SRR, which had not been alerted.

The shipowner had been the first informed by the crew around 5.30 am.

Around 1.00 pm, the shipowner informed *Étel* MRCC and *DML Bayonne* (French local maritime administration).

Around 1.26 pm *Étel* MRCC informed *Gris-nez* MRCC.

Around 1.56 pm, a conference call took place between *Étel* MRCC, the vessel and the *CCMM*.

Around 2.26 pm the crew informed Madrid MRCC.

The vessel was heading for Vigo where she arrived on 5 July 2015 around 5.30 am. Official formalities were then carried out and the crew cared for.

3 NARRATIVE

(UTC)

Weather conditions: SSE wind force 2, slight sea state, good visibility.

On 20 June 2015, *PEDRA BLANCA* sailed from Douarnenez for her last fishing trip, before coming back to Vigo.

This fishing trip had been going on with no major concern until 3 July.

On 3 July around 3.00 am, she was shooting her trawl, two men were manoeuvring at the port otter board station and two others, among whom the concerned seaman, were at the starboard otter board station.



Position of the victim

View of the stern platform, actual position at the starboard otter board station.

For the records, the manoeuvre proceeds as follows:

First, the codend is placed in the water, veering away the trawl reels then slacking the trawl braces (400 m).

When the trawl braces are slacked, each pair have to shackle its respective otter board on the warps.

The starboard otter board is shackled first, it is then boarded off at about a dozen of metres and then the port otter board is shackled and boarded off.

Once this has been done, each pair leaves the stern platform to go to the fish processing room and the skipper can slack the warps away from the control panel located on the bridge.

At **3.40 am**, as the port otter board had been shackled and boarded off, the starboard pair, among which the concerned seaman, moved forward to return to the fish processing room. At this instant, the hand who was working with him looked back, saw him toppling and falling onto the ramp without any scream or any movement to hold himself back.

The skipper who was watching and monitoring the slacking operation from the bridge witnessed also the toppling over, as well as a hand at the port otter board station.

Thus three of the crewmembers witnessed the fall of the seaman onto the ramp, without having the time to intervene, and all are unanimous that he did not react and did not call for help.

As the vessel was in a shackling phase, she had virtually no headway, heading 160 with a 150 light breeze.

As he wore his PFD, the seaman surfaced promptly in the axis of the ramp. A man climbed on the gantry cross beam and kept eye contact on him, while the skipper ordered to heave in the braces and the trawl to get manoeuvrable.

Around **4.50 am**, the vessel was again manoeuvrable. The victim was hooked with a gaff but because of the impossibility to hoist him manually, the hydraulic crane had to be used to deposit him on the deck.

At **5.00 am**, first care were given, the seaman could not be resuscitated.

The decision to go back to Vigo was made and *PEDRA BLANCA* came there alongside on 5 July at **5.30 am**.

4 ANALYSIS

The method selected for this analysis is the method usually employed by *BEA*mer for all its investigations, in compliance with the “Code for the Investigation of Marine Casualties and Accidents” laid out in Resolution MSC 255(84) adopted by the International Maritime Organization (IMO).

The factors involved have been classed in the following categories:

- **natural factors ;**
- **material factors ;**
- **human factor ;**
- **other factors.**

In each of these categories, *BEA*mer investigators have listed the possible factors and tried to qualify them relatively to their characters:

- **certain, probable, hypothetical ;**

- **causal or underlying ;**
- **circumstantial, inherent ;**
- **contributing, aggravating ;**

with the aim to reject, after examination, factors with no influence on the course of events and to retain only those that could, with a good probability, have a real influence on the course of facts. The investigators are aware that maybe they have not given an answer to all the issues raised by this accident.

4.1 Natural factors

The weather conditions in the area, on the day of the accident, were fair. Consequently, no natural factor is retained.

4.2 Material factors

The otter boards manoeuvring areas aboard *PEDRA BLANCA* are protected by a 112 cm high bulwark.

Moreover, the victim was large and rather tall, which decreased slightly the ratio: height of the guard / size.

The testimonies of the three men, who witnessed his fall, mention all the absence of survival reflex, of screams or of call for help.

The height of the bulwark is regular and is therefore not kept as a **factor** of the accident.

4.3 Human factor

The seaman's fall onto the ramp happened without any movement to hold himself back, probably due to a loss of consciousness. No fishing gear hurt him neither before the fall nor after, his body was free of mark of bump or blow. However, the seaman, for an unknown reason, leant himself over the bulwark and then fell.

PEDRA BLANCA's crew was trained and qualified. The means to recover the man overboard were operated correctly and promptly even though it happened in the dawn semi-darkness.

The victim had been suffering shoulder region pain for a while which compelled him to self-medicate by high-intake of painkillers according to his colleagues. When the stocktake of his belongings was done after his death, about twenty boxes of these products were found in his cabin.

On the other hand, the crew as a whole testified that he had an abnormally high consumption of energy drinks all over the fishing season. A toxicological test was done upon arrival at Vigo which results are not known to *BEA*mer.

The high consumption of painkillers and of energy drinks has maybe weakened the seaman.

Nevertheless, the fact to lean over the bulwark is the **causal factor** of the accident.

5 CONCLUSIONS

The concerned seaman fell in the water as he suddenly toppled onto the ramp, most likely unconscious, after he had perfectly carried out his task of shackling the starboard otter board.

This loss of consciousness could have been possibly favoured by the height and concomitant intake of medicines and energy drinks.

The essential cause of the fall remains the fact that the seaman leant over the ramp.

6 LESSON

- 1- **2016-E-001** : The alert must be raised without delay to the relevant MRCC (Falmouth in this case).

LISTE DES ANNEXES APPENDIXES LIST

- A. Décision d'enquête
Investigation decision**

- B. Liste des abréviations
Abbreviation list**

- C. Dossier navire (planches photos)
Vessel's file (photo-boards)**

- D. Carte
Chart**

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **06 JUL. 2015**

N/réf. : *BEA*mer **0006**



D é c i s i o n

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

- 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 ;
- VU le décret du 2 août 2012 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- VU le SITREP SAR 0691 établi le 05 juillet 2015 par le CROSS Gris-Nez ;

D É C I D E

Article 1 : En application de l'article L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du code des transports, une enquête technique est ouverte concernant un homme à la mer tombé du chalutier *PEDRA BLANCA*, le 03 juillet 2015 au large atlantique.

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

*BEA*mer

Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 36 24
télécopie : 33 (0) 1 40 81 36 42
Bea.Mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Daniel LE DIRÉACH
Directeur du *BEA*mer



Investigation decision



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **06 JUL. 2015**

N/réf. : *BEA*mer **0006**



Decision

The Director of the Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;
(French Marine Casualties Investigation Office, of the Ministry of Transports)

- Having regard** to the Transport Code, articles L1621-1 to L1622-2 and R1621-1 to R1621-38 relating to technical and safety investigations after marine casualties ;
- Having regard** to the decree dated 2nd August 2012, nominating the Director of French Marine Casualties Investigation Office (*BEA*mer) ;
- Having regard** SITREP 2015/0691 established by the CROSS Gris-Nez on 05 July 2015 ;

DECIDE

Article 1 : By application of articles L1621-1 to L1622-2 and R1621-1 to R1621-38 of the above mentioned Code, a safety investigation will be carried out following the man overboard of the trawler *PEDRA BLANCA*, occurred 03 July 2015 off Atlantic (one deceased).

Article 2 : The purpose of this investigation is to establish the causes and to draw the conclusions which could improve the safety at sea, and will be conducted under the terms of the relevant regulations, especially the above-mentioned Transport Code, and the International Maritime Organization Code (Resolution MSC 255(84)).

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

*BEA*mer

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
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

French Marine accident investigation office
Rear Admiral (Maritime Affairs)
Daniel LE DIRÉACH
Director of the *BEA*mer



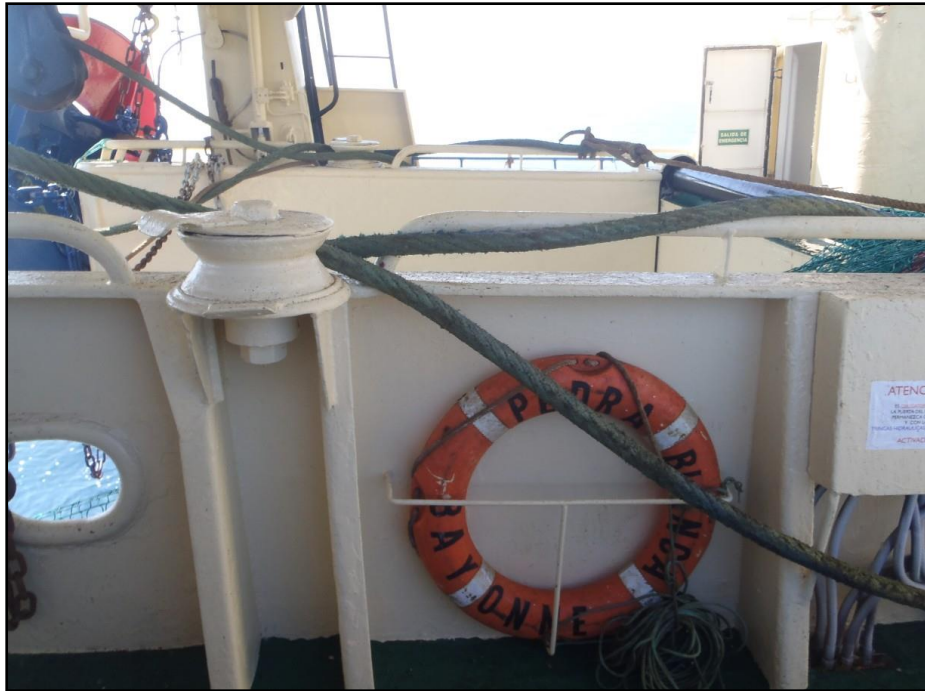
Liste des abréviations

BEAmer	: Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
CCMM	: Centre de consultation médicale maritime
CSN	: Centre de Sécurité des Navires
CROSS	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DML	: Délégation à la mer et au littoral
OMI	: Organisation Maritime internationale
MRCC	: <i>Marine rescue coordination centre</i>
SRR	: <i>Search and rescue region</i>
VFI	: Vêtement à Flottabilité Intégrée

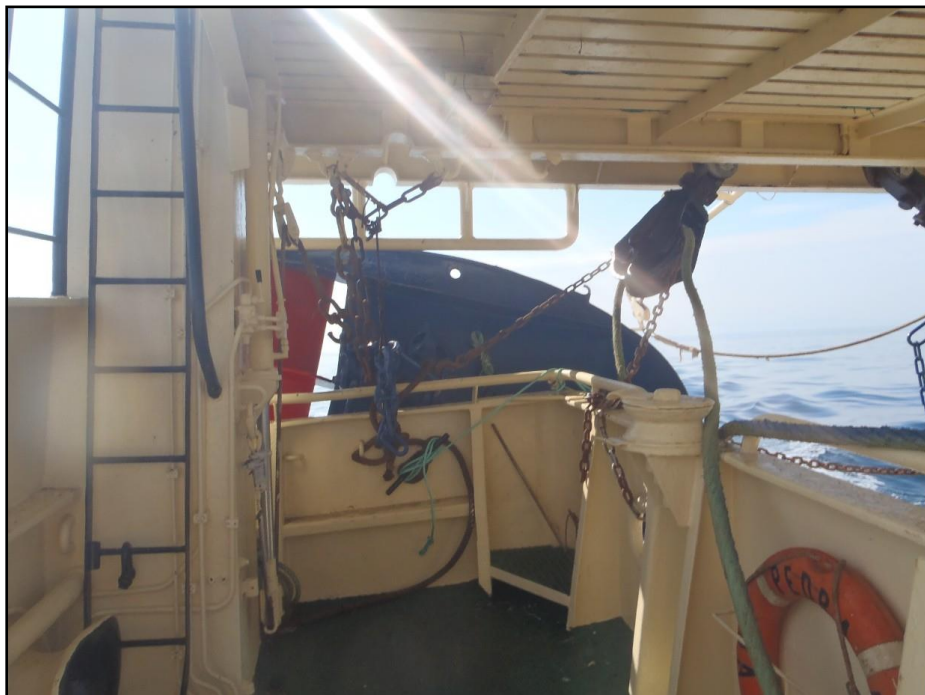
Abbreviation list

- BEAmer** : *Bureau d'enquêtes sur les événements de mer* (French Marine Investigation Office)
- CCMM** : *Centre de consultation médicale maritime* (Maritime Medical Consultation Centre)
- CSN** : *Centre de Sécurité des Navires* (Vessel safety centre)
- DML** : Délégation à la mer et au littoral (French local sea and coast administration)
- IMO** : International Maritime Organisation
- MRCC** : Marine Rescue Coordination Centre
- PFD** : Personal Floatation Device
- SRR** : Search and Rescue Region

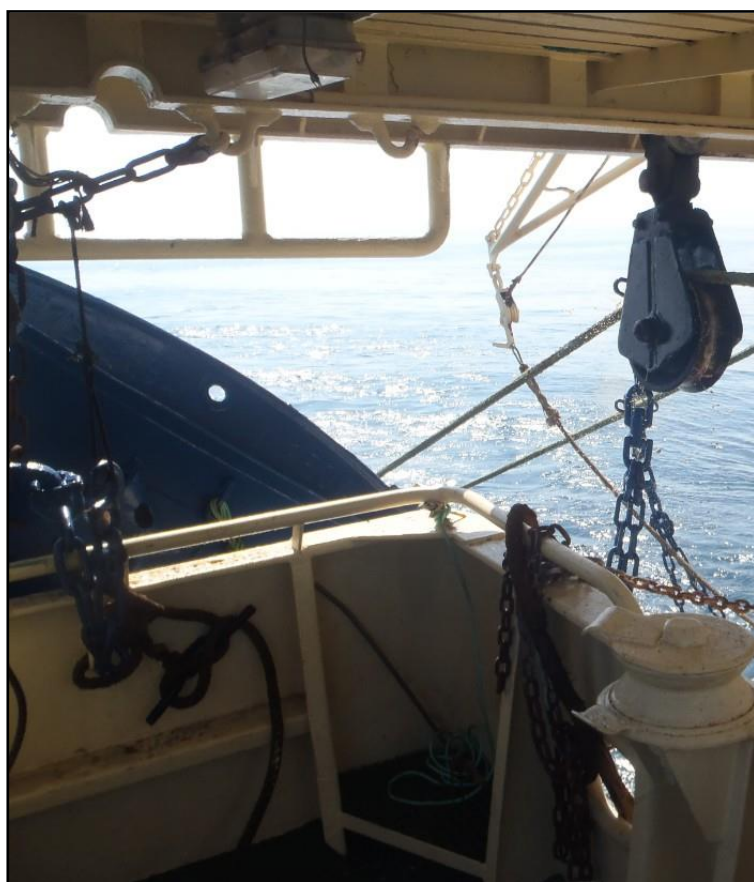
Dossier navire / Vessel's file (photo-boards)



Dessous de portique tribord / Under the gantry on starboard



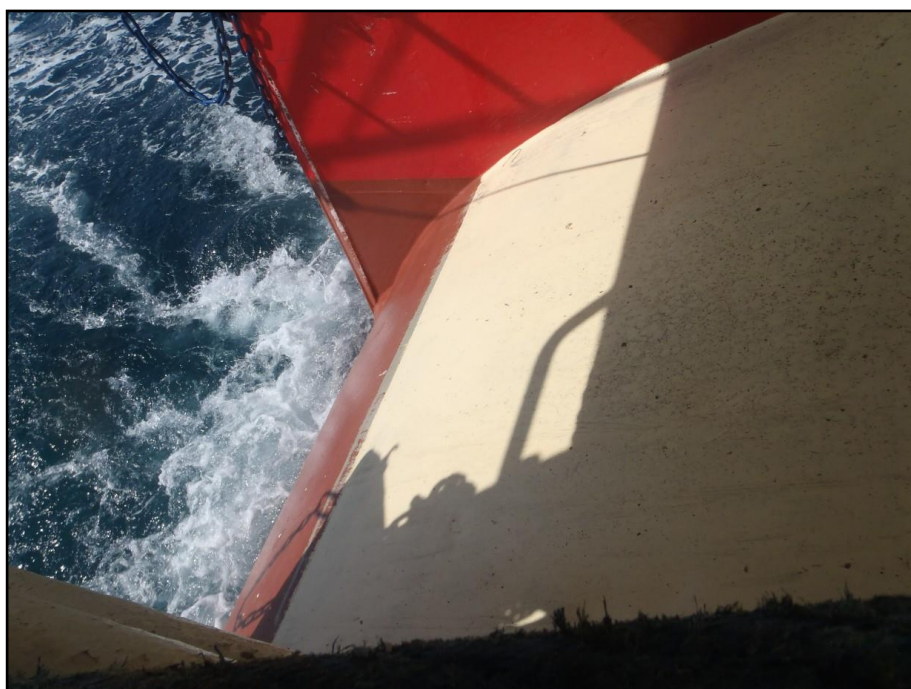
Détail du passage du bras tribord / Detail of the starboard brace run



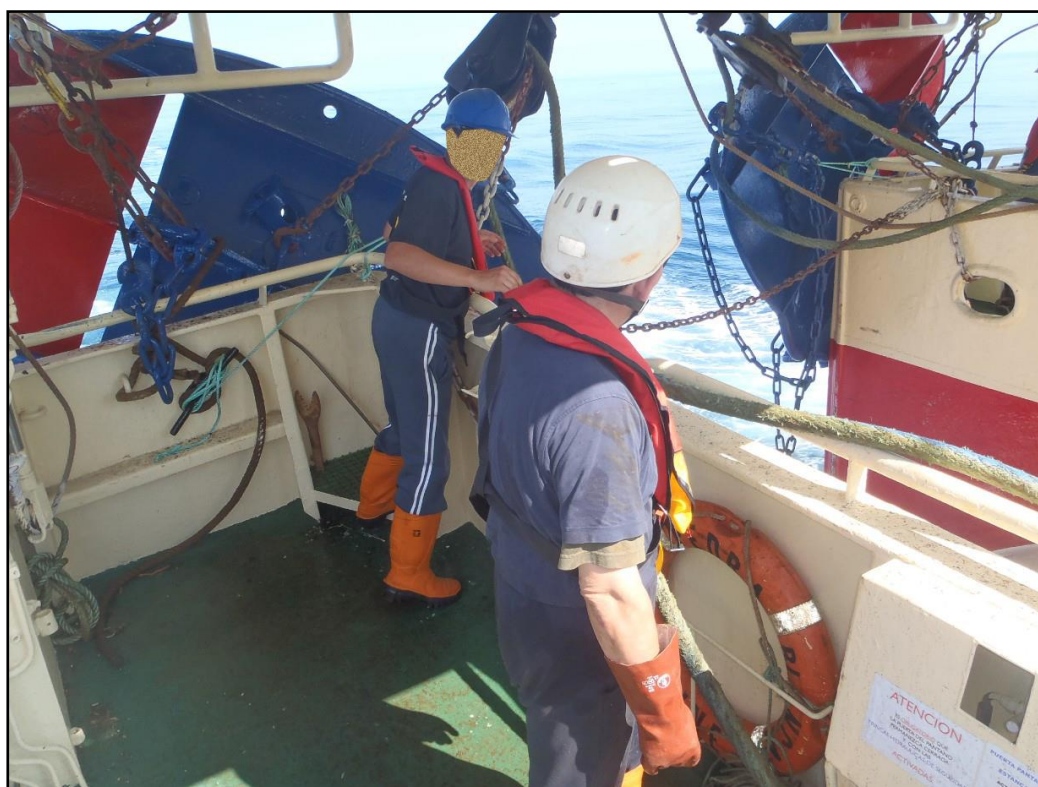
Filage des bras / Slacking the braces



Détail de la patte d'oie des bras / Detail of the braces bridle

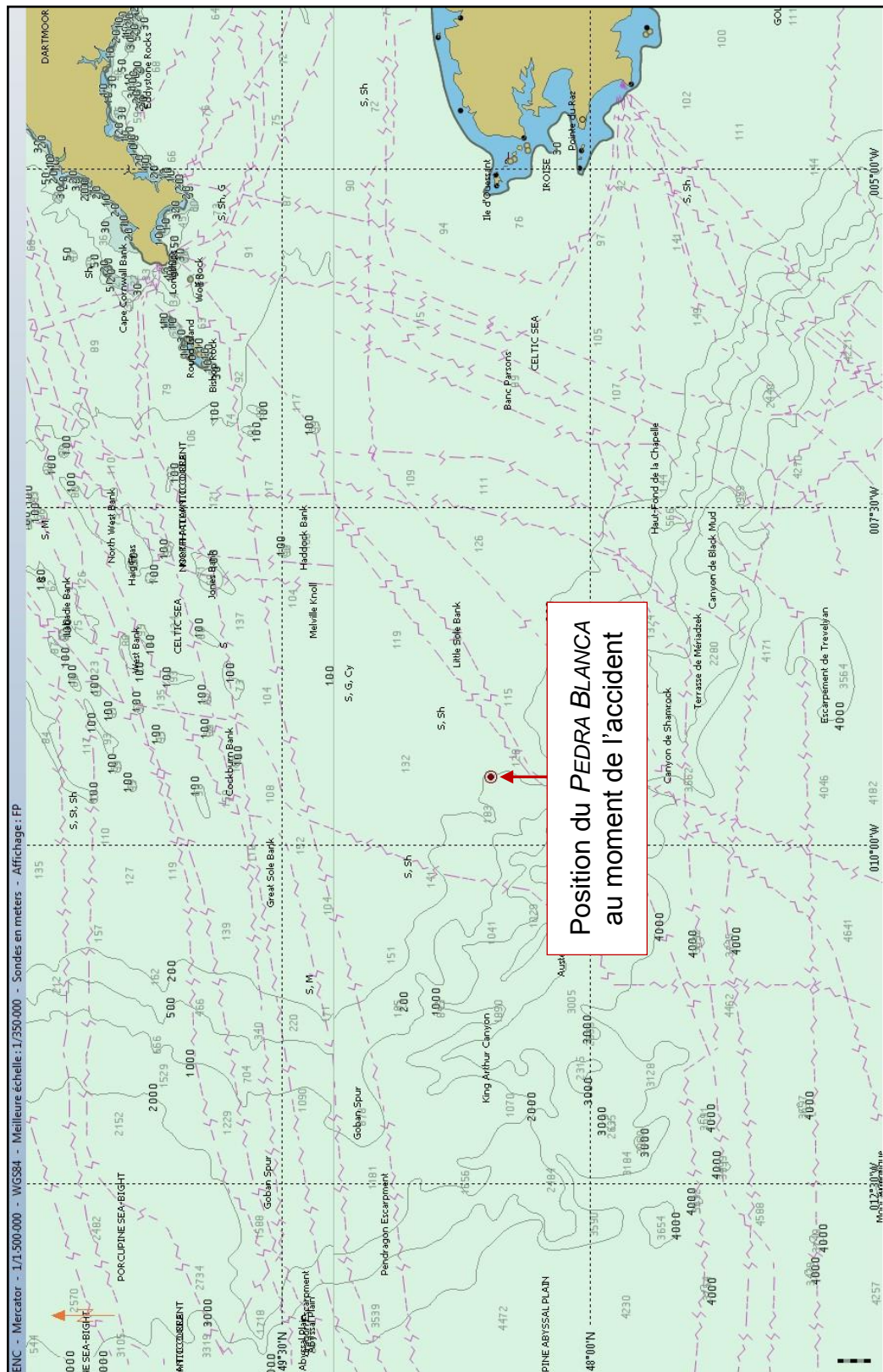


Détail de la rampe / Detail of the ramp



Position réelle du panneau tribord
Actual position of the starboard otter

Carte / Chart





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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

