



Rapport d'enquête technique

# ***CAPBRETON***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

**Disparition du patron  
et échouement du caseyeur polyvalent**

***CAPBRETON***

**le 29 novembre 2003**

**sur la Pointe de Langoz (Finistère)**



## 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 n°A . 849 (20) et A . 884 (21) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *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

1	CIRCONSTANCES	Page 6
2	CONTEXTE	Page 6
3	NAVIRE	Page 6
4	EQUIPAGE	Page 7
5	DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE	Page 7
5.1	Facteurs matériels	Page 8
5.2	Facteurs naturels	Page 8
5.3	Facteur humain	Page 8
5.4	Autres facteurs	Page 9
6	CONCLUSION	Page 9
7	RECOMMANDATIONS	Page 9

## ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Cartographie
- C. Situation météorologique

## Liste des abréviations

<b>BEAmer</b>	: Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
<b>CROSS</b>	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>DAHMAS</b>	: Dispositif d'Alarme d'Homme à la Mer et d'Actions de Sauvetage
<b>KW</b>	: Kilowatt
<b>VFI</b>	: Vêtement à Flottabilité Intégrée

## 1 CIRCONSTANCES

Le 29 novembre 2003 à 12h46, le CROSS Corsen est avisé de la découverte d'un petit navire de pêche échoué, moteur en route, sans personne à bord, à la Pointe de Langoz, commune de Loctudy.

L'information est relayée au CROSS Etel qui coordonne les recherches.

En dépit de nombreux moyens engagés, le patron-armateur du navire, qui était seul à bord, n'est pas retrouvé.

Les recherches reprennent le 30 novembre 2003 jusqu'à 16h30 sans succès.

## 2 CONTEXTE

Le *CAPBRETON*, immatriculé au quartier du Guilvinec sous le numéro 769531, est un petit caseyeur-fileyeur de 7,75 mètres francisé le 11 mars 1991.

Son patron avait exploité précédemment un navire de pêche au large au chalut avec équipage, revendu en début d'année 2003.

Il s'est porté acquéreur du *CAP BRETON* en mars 2003 avec lequel il pratiquait seul la pêche aux filets dans l'Anse de Bénodet.

Le *BEA*mer constate qu'une nouvelle fois l'accident s'est produit peu de temps après un changement de métier.

## 3 NAVIRE

Le permis de navigation délivré par le Centre de Sécurité des Navires du Finistère-Sud est valable jusqu'au 10 mars 2004.

La pêche aux filets est autorisée sous réserve de débarquement des casiers et inversement.

Le navire satisfait aux conditions de la réglementation en matière de sécurité des navires de pêche de 4<sup>ème</sup> catégorie.

La drôme de sauvetage comprend un engin flottant et pas de radeau.

**Les principales caractéristiques sont les suivantes :**

- **Type de navire** : 1139 – caseyeur polyvalent à coque plastique ;
- **Longueur H.T** : 7,75 m ;
- **jauge brute** : 3,71 Tx ;
- **puissance** : 55 kW.

## **4 EQUIPAGE**

Le patron était titulaire d'un brevet de patron de pêche. Il était apte physiquement.

## **5 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE**

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes.

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

- **facteurs matériels ;**
- **facteurs naturels ;**
- **facteur humain.**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain, probable ou hypothétique,**
- **déterminant ou aggravant,**
- **conjoncturel ou structurel,**

avec pour objectif d'écarter, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

## 5.1 Facteurs matériels

Les premiers témoins et les gendarmes ont constaté qu'une partie des filets était à bord, prêts à être filés selon les professionnels.

Le navire a été retrouvé moteur en marche, pilote automatique bloqué au 249, une partie des filets relevée.

Un impact a été remarqué sur l'avant tribord. Il a sans doute été provoqué par un choc contre la balise Karech Saoz qui porte des traces fraîches de peinture blanche et bleue.

Aucun facteur matériel ne semble pouvoir être retenu.

## 5.2 Facteurs naturels

Les conditions météorologiques étaient bonnes ; état de la mer 3 avec houles croisées.

L'état de la houle a pu constituer un **facteur aggravant hypothétique**.

## 5.3 Facteur humain

Aucun élément ne permet de privilégier l'hypothèse d'une chute à la mer causée par un déséquilibre ou à la suite d'un malaise. Cette possibilité ne peut cependant pas être totalement exclue.

Cet accident souligne à nouveau les risques du travail en mer seul.

## 5.4 Autres facteurs

Le matelot-patron était seul à bord et ne portait pas son vêtement à flottabilité intégrée.

Le pavois de ce genre de petit navire est peu élevé et il n'était pas équipé de rambardes de protection.

Il n'y avait pas d'autre navire en pêche dans le secteur ce jour là à l'heure supposée de la chute entre 11h30 et 13h30 locales selon les observations des gendarmes.

Aucun dispositif n'était prévu pour la récupération en cas de chute.

Ces éléments constituent des **facteurs aggravant structurels probables**.

## 6 CONCLUSION

L'hypothèse émise par les professionnels et partagée par les enquêteurs est celle d'une chute à la mer soit en filant, soit en virant. Après la chute du matelot-patron, le navire a poursuivi sa route sous pilote automatique et s'est échoué après avoir heurté la balise.

## 7 RECOMMANDATIONS

**7.1** Depuis l'accident du *CAP BRETON*, la réglementation nationale a évolué en 2004 et 2005 en introduisant d'une part le remplacement des engins flottants par des radeaux classe V-PRO munis d'un largueur hydrostatique, d'autre part les équipements DAHMAS, dont l'emport reste facultatif. Le *BEA*mer recommande une application systématique de ces dispositions sur les navires armés par un homme seul.

**7.2** En tout état de cause, dans la situation du *CAP BRETON* comme dans celle évoquée ci-dessus, le port d'un équipement individuel de flottabilité est impératif. Le *BEA*mer rappelle donc la nécessité pour les marins pêcheurs de porter le VFI, surtout quand ils se trouvent exposés dans les manœuvres sur les engins de pêche.

## **Liste des annexes**

**A. Décision d'enquête**

**B. Cartographie**

**C. Situation météorologique**

**Décision d'enquête**



Ministère  
de l'équipement  
des transports  
du logement du  
tourisme et de la mer  
Inspection générale  
des services des  
affaires maritimes  
Bureau des enquêtes  
techniques et  
administratives après  
accidents et autres  
événements de mer  
(BEAmer)



Le directeur

Paris, le 4 DÉC 2003  
N/réf. : BEAmer/IGSAM SETM

0 0 0 5 1 3

### DÉCISION

**Le directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;**

- VU la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- VU l'arrêté ministériel du 16 décembre 1997 portant création du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer (BEAmer) ;
- VU l'arrêté ministériel du 28 novembre 2003 portant nomination du directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;
- VU le message SITREP N° 2296 du CROSS Étrel du 29 novembre 2003 ;

### DÉCIDE

**Article unique :** En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'il comporte pour la sécurité maritime, l'échouement qui s'est produit le 29 novembre 2003 sur la Pointe de Langoz à Loctudy (Finistère) du chalutier *CAPBRETON* immatriculé GV 769531, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

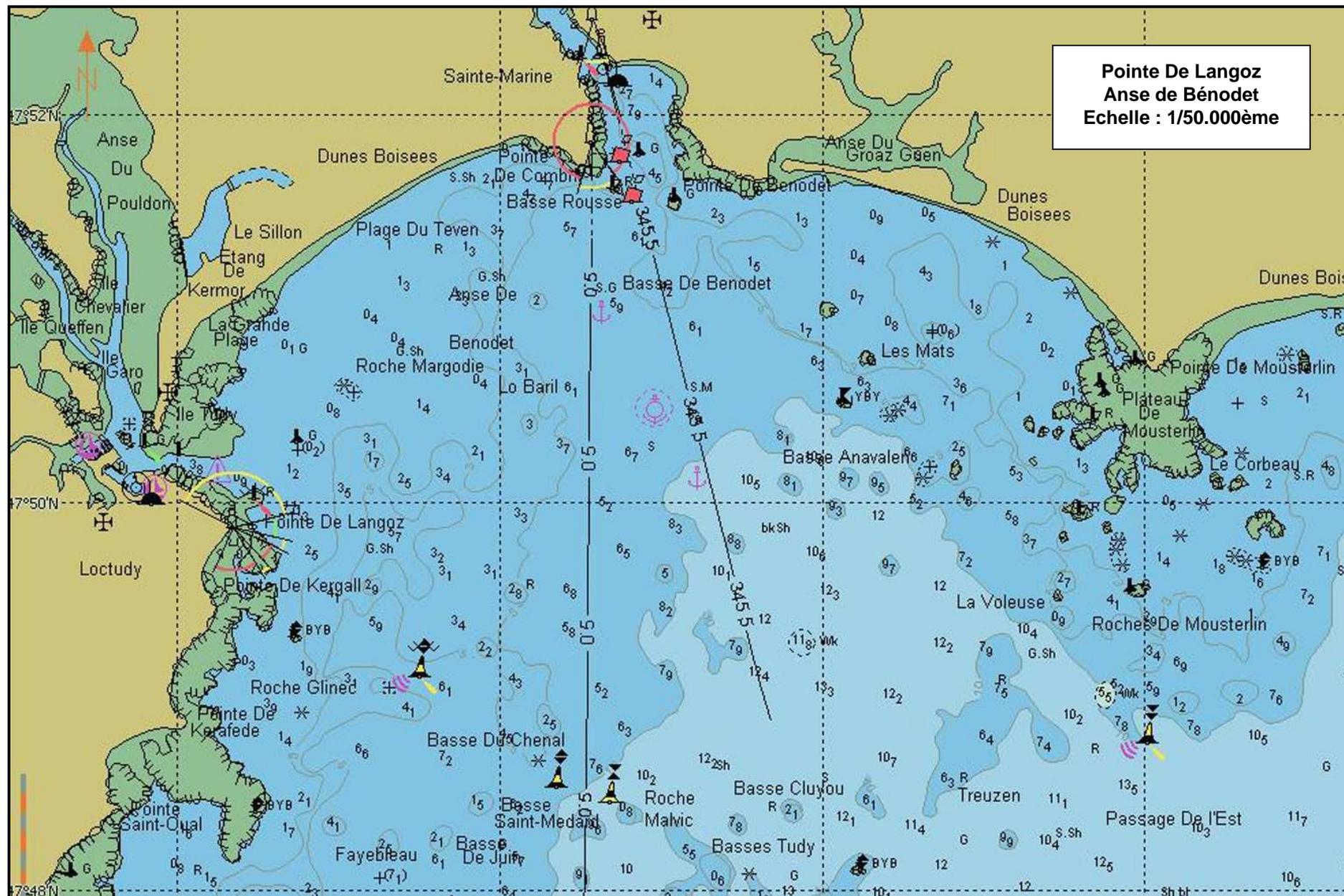
L'administrateur en chef de première classe  
des affaires maritimes



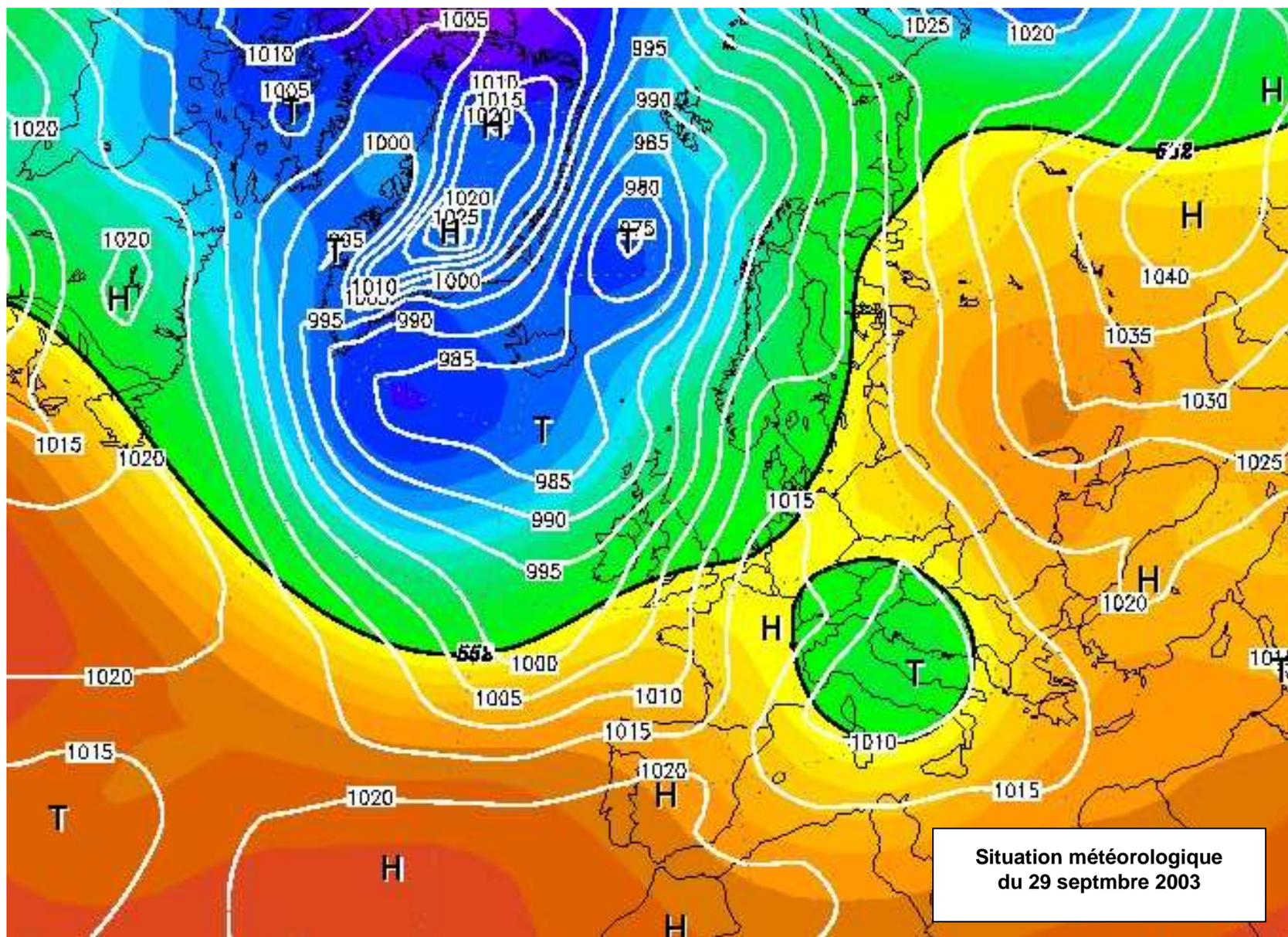
JEAN-MARC SCHINDLER

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

**Cartographie**



**Situation météorologique**



Situation météorologique  
du 29 septembre 2003



**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)**