



Rapport d'enquête technique

BON RETOUR

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

Chute à la mer
et noyade du patron du coquillier

BON RETOUR

le 27 janvier 2010

près de l'îlot « Le Grand Mez de Goelo »
(Paimpol – Côtes d'Armor)



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 de la Résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adoptée le 16 mai 2008 et portant Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents).

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 11
5	FAITS, CONDITIONS ET CONSTATATIONS	Page 11
6	ANALYSE	Page 14
7	SYNTHESE	Page 18
8	RECOMMANDATIONS	Page 18

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Cartographie

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
CODIS	:	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DAHMAS	:	Dispositif d'Alarme d'Homme à la Mer et d'Actions de Sauvetage
DUP	:	Document Unique de Prévention
MSC	:	Comité de Sécurité Maritime (<i>Maritime Safety Committee</i>)
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
PLB	:	Balise de détresse personnelle (<i>Personal locator beacon</i>)
SAMU	:	Service d'Aide Médicale d'Urgence
SDIS	:	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
TU	:	Temps Universel
tx	:	Tonneaux
UMS	:	Système de jaugeage universel (<i>Universal Measurement System</i>)
VFI	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
VHF	:	Très hautes fréquences (<i>Very High Frequency</i>)
VMS	:	Système de surveillance des navires par satellite (<i>Vessel Monitoring System</i>)

1 CIRCONSTANCES

Le 27 janvier 2010 en fin de matinée, le navire de pêche *KALON BREIZ* signale au CROSS Corsen qu'il vient de récupérer le corps d'un homme, à 3 milles à l'Est de Paimpol. Il s'agit du patron du coquillier *BON RETOUR* qui pêchait seul la coquille Saint-Jacques à bord de son navire. Malgré les secours prodigués par l'équipage du *KALON BREIZ* et par le SAMU, la victime ne peut être réanimée. Le *BON RETOUR* ayant été repéré peu après par un autre navire de pêche, il est remorqué jusqu'au port de Pors Even (Commune de Ploubazlanec).

2 CONTEXTE

Le patron du *BON RETOUR* pratique la pêche à la coquille Saint-Jacques en solitaire, à l'ancienne. Son navire, non ponté et de construction traditionnelle en bois, tracte une seule drague « bretonne » relevée au moyen d'un cabestan ; il venait de reprendre son activité de pêche depuis 3 jours après une période de congés. La décision n° 027/2010 du 25 janvier 2010 du Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Bretagne, fixe le calendrier et les horaires pour la pêche des coquilles Saint-Jacques sur le gisement principal (secteur Saint-Brieuc) pour les mois de février et mars 2010. Conformément à cette décision, le *BON RETOUR* était autorisé à draguer la coquille Saint-Jacques entre 10h00 et 10h45 le mercredi 27 janvier 2010.

3 NAVIRE

3.1 Description générale et caractéristiques

Le *BON RETOUR* est une embarcation ouverte, à barre franche, partiellement pontée sur l'avant. Il est gréé d'une corne de charge pour vider la drague et d'un cabestan hydraulique pour la virer. C'est une construction classique en bois de 1969 qui n'a subi depuis sa mise en service aucune transformation notable ; seuls des travaux de remplacement ont été réalisés à l'identique ; le propriétaire n'a pas changé depuis la construction du navire et n'a pas fait évoluer son armement.

Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

- N° d'immatriculation : PL 333158 ;
- Longueur hors tout : 6,38 m ;
- Largeur : 2,56 m ;
- Hauteur du plancher à la lisse : de 0,80 m à 1,00 m ;
- Puissance : 29 kW ;
- Jauge brute en tx : 3,66 tx ;
- Jauge Londres en UMS : 3,12 (calculée) ;
- Catégorie de navigation : 4^{ème} au départ de Pors Even ;
- Zone SMDSM : A1.

Son permis de navigation est valide jusqu'au 27 octobre 2010.

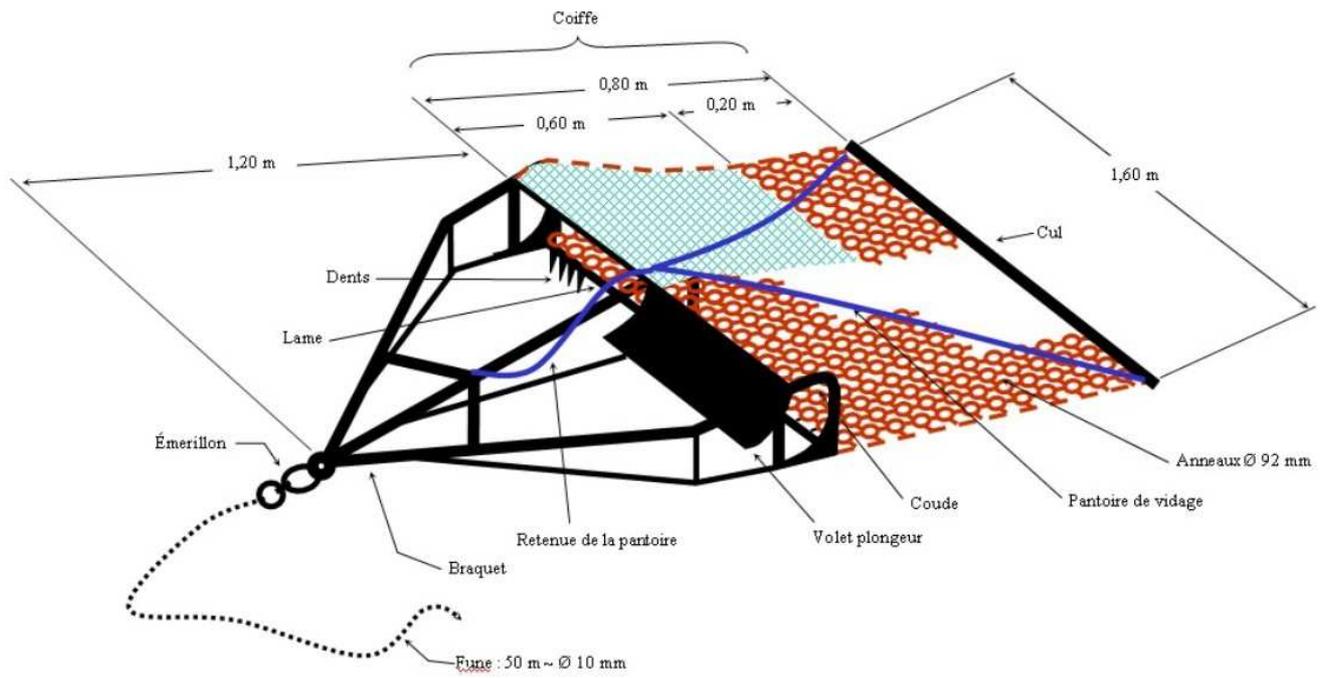
3.2 Description de la drague et technique de pêche

Afin de disposer de tous les éléments matériels ayant conduit à l'accident, le BEAmer a sollicité l'intervention du SDIS 22 et du Service des Phares et Balises pour localiser et récupérer la drague à coquilles du BON RETOUR, restée au fond de l'eau. Cet engin de pêche a été récupéré le 26/02/10 par le navire des Phares et Balises TRAHILLION de Lézardrieux après avoir été localisé par un pêcheur professionnel.

3.2.1. La drague

Le *BON RETOUR* pêche au moyen d'une drague à volet dénommée « drague bretonne ». Cet engin, d'un poids de 155 kg et d'une ouverture de 0,36 m x 1,50 m, se compose d'une flèche en acier (dénommée localement « braquet »), d'un volet plongeur ou dépresseur, d'une lame à dents et d'une poche.

La poche, dite « coiffe » est constituée d'une partie supérieure en filet polypropylène, et d'une partie inférieure composée d'un tablier d'anneaux métalliques. Une pantoire se terminant par une patte d'oie, permet de vider la poche. L'extrémité de la fune est reliée à l'organeau du braquet par un émerillon.



3.2.2. Technique de pêche

Le patron étant toujours seul à bord, il n'existe pas de témoignages visuels sur la mise en œuvre de la drague à bord du *BON RETOUR*. Néanmoins, l'observation des équipements du navire et le témoignage de marins pêcheurs ayant pratiqué ce métier « à l'ancienne » permettent de déduire la procédure suivante :

Filage de la drague

La drague est disposée sur un chaumard à rouleaux d'environ 1 mètre de long, situé sur le côté tribord du navire. Le braquet, dont l'organeau est relié à la fune par un émerillon, repose à l'intérieur du navire. Généralement, un bout en polypropylène permet le saisissage du braquet à un point fixe à bord pour éviter que la drague ne puisse riper et se retrouver à l'eau.



La présence de plusieurs cordages sur le plancher du *BON RETOUR* permet de supposer que l'un d'entre eux a pu servir à cet usage. Néanmoins, ce point n'a pu être confirmé ; la lame à dents, le volet et la poche restent à l'extérieur, en butée sur le rouleau du chaumard.

La fune passe sous un galet de renvoi, puis est tournée sur la poupée du cabestan. Avant la mise à l'eau, un cabillot en acier (dénommé localement « souris ») est mis en place sur le plat bord au droit du chaumard pour servir à guider la fune pendant le trait. A la mise à l'eau, le patron, étant seul, doit dessaisir la drague, soulever le braquet puis le pousser tout en contrôlant à la main le filage de la fune. Cette opération se fait probablement à très faible vitesse, voire navire stoppé. Lorsque la longueur de fune filée est jugée suffisante, elle est tournée à un taquet. La durée d'un trait est de 10 minutes environ.

Relevage de la drague

L'hélice est débrayée. Le navire étant stoppé, la fune est larguée du taquet et tournée sur la poupée du cabestan, qui est ensuite embrayé. La « souris » ayant été enlevée et posée à part, la drague est virée jusqu'à ce que les dents viennent se bloquer sur le rouleau supérieur du chaumard, le « braquet » se trouve alors à l'intérieur de l'embarcation.

Le patron a ensuite le choix entre deux manœuvres :

1. La fune est tournée sur un taquet et le braquet est assuré ; puis la fune est choquée et le braquet peut alors reposer sur le plancher.
2. La fune est choquée et le braquet vient reposer sur le plancher sous l'effet de son poids ; le braquet est ensuite assuré.

Récupération des captures

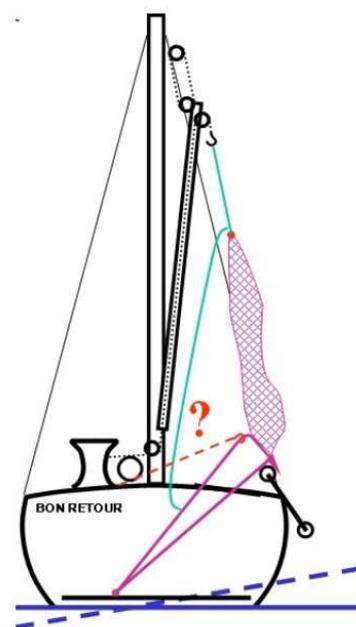
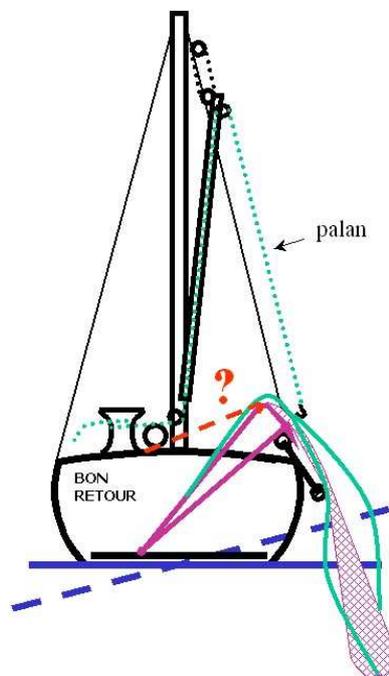
Le principe est de relever la poche au moyen du cartahu de la corne de charge, appelé localement palan, de façon à la vider sur le plancher au niveau du braquet.

A bord du *BON RETOUR* il s'agit d'une manœuvre courante constituée d'un cordage en polypropylène équipé d'un croc à une extrémité. Dès que la drague est assurée, le patron doit accrocher le palan à la pantoire fixée sur le cul de la poche.

Le navire étant pourvu d'un mât et d'une corne de charge, la manœuvre courante passe d'abord par une poulie située à l'extrémité de la corne, puis elle redescend au pied du mât et passe par une poulie de renvoi vers la poupée du cabestan. La poche étant hissée, elle se vide sur le plancher. Elle est ensuite redescendue le long du bord et le patron doit de nouveau se pencher à l'extérieur pour décrocher la manœuvre et l'amarrer à bord.

Traitement des captures

Le poids de coquilles pêchées à chaque trait peut être évalué entre 40 et 50 kg. Le patron étant seul à bord et la durée autorisée de pêche étant courte, il est vraisemblable que la drague est remise à l'eau dès la poche vidée. Le travail de tri se fait alors peut-être durant le trait, probablement navire barre amarrée, puisqu'il n'est pas équipé de pilote automatique. Les coquilles commercialisables sont stockées dans des sacs placés sur le plancher à l'avant du navire.



4 EQUIPAGE

Le marin était seul à bord. Patron du *BON RETOUR* depuis 1976, il détenait les qualifications requises pour cette fonction. Il avait passé sa visite médicale le 06 juillet 2009 et avait été déclaré apte physiquement sous réserve du port de verres correcteurs.

5 FAITS, CONDITIONS ET CONSTATATIONS

5.1 Chronologie des faits (toutes heures = TU + 1)

L'accident étant survenu en l'absence de tout témoin, la chronologie a été reconstituée à partir des déclarations des patrons des navires de pêche ayant assisté le BON RETOUR et à partir de la vitesse que ce navire pouvait atteindre dans des conditions normales de navigation.

Le **27 janvier 2010**, vers **09h30** le patron du *BON RETOUR* quitte son mouillage situé dans l'anse de Pors Even.

Vers **09h55**, le navire est sur sa zone de pêche dans le Nord-Est du Grand Mez de Goëlo.

A **10h00**, le *BON RETOUR* commence à draguer la coquille Saint-Jacques.

A **10h45**, 200 kg de coquilles sont déjà à bord soit 5 à 6 traits et environ une cinquantaine de kilos de moins que la marée ordinaire du patron.

Vers **11h05**, le coquillier *KALON BREIZ* faisant route de l'Est vers Pors Even remarque un ciré flottant sur bâbord et quelques instants plus tard note l'absence du patron à bord du *BON RETOUR*.

Vers **11h10**, le *KALON BREIZ* revenu à la position du ciré, découvre et hisse à son bord le corps inanimé du patron du *BON RETOUR* équipé de son ciré (vareuse et cotte), de gants et bottes mais pas de VFI.

Vers **11h11**, après avoir ouvert les vêtements de la victime, le matelot du *KALON BREIZ* entreprend un massage cardiaque.

A **11h17**, le *KALON BREIZ* informe le sémaphore de Bréhat qui relaie au CROSS Corsen, lequel met en œuvre les secours et coordonne l'opération.

De **11h11** à **11h30**, pendant que le *KALON BREIZ* fait route sur Pors Even, le massage cardiaque est pratiqué sur la victime alternativement par le patron et son matelot.

Vers **11h30**, l'équipe du SAMU est à bord du *KALON BREIZ* et continue la tentative de réanimation.

Entre **11h30** et **11h35**, le coquillier *NEPTUNE* prend en charge le *BON RETOUR* qui dérive hélice débrayée et claire, cabestan tournant mais non garni et drague immergée en pendant par le cul sur son palan de vidage.

Vers **11h35**, après avoir filé par le bout la fune et sectionné le palan pour abandonner la drague du *BON RETOUR*, le *NEPTUNE* commence le remorquage jusqu' à Pors Even.

A **11h40**, mise en œuvre du bateau léger de sauvetage des pompiers.

A **12h20**, le décès de la victime est constaté à bord du *KALON BREIZ* par le médecin du SAMU.

Vers **12h30**, le corps du patron du *BON RETOUR* est débarqué au moyen du canot pneumatique du CODIS 22.

5.2 Description de l'accident

Le témoignage du patron du *NEPTUNE*, navire de pêche ayant ramené le *BON RETOUR* au port, permet d'estimer que l'accident s'est produit en fin de virage, soit avant que la poche ne soit vidée, soit juste après. En effet, le patron du *NEPTUNE* a constaté que le *BON RETOUR* était stoppé, moteur de propulsion en route et que la poupée du cabestan tournait. La drague était à l'eau, ne touchait pas le fond et était suspendue au palan de la corne de charge par la pantoire servant à vider la poche. Le patron du *NEPTUNE* a constaté la présence d'une quantité de coquilles et de déchets sur le plancher du *BON RETOUR* à l'aplomb du chaumard, correspondant à deux ou trois traits. La « souris » n'était pas en place sur le plat-bord.

Sur la base de ces constatations, les hypothèses suivantes peuvent être échafaudées :

- 1 – Le patron du *BON RETOUR* a pu être victime d'un malaise au moment où il était penché par dessus bord et venait d'accrocher le palan de la pantoire de la drague. L'événement a aussi pu se produire au moment où il se préparait à larguer le croc de la pantoire, après avoir vidé la poche. Sa chute sur l'engin de pêche, qui n'était pas ou était insuffisamment saisi à bord, aurait alors entraîné le ripage à la mer de ce dernier et de la victime.

Le ripage a pu être favorisé par la gîte du navire, résultant du poids accumulé sur tribord et par le roulis dû à la houle. La pratique de la drague à coquille Saint-Jacques par une personne seule est une activité harassante en raison du poids de l'engin (155 kg) et du temps de pêche limité (45 minutes). La durée moyenne d'un trait étant inférieure à 10 minutes, le patron doit s'efforcer de traiter ses captures après avoir filé de nouveau la drague. La mise à l'eau impose de lever le braquet et de pousser la drague à l'extérieur tout en contrôlant le filage de la fune.

De plus, l'opération de relevage, de traitement des captures et les manœuvres à effectuer pour se positionner rapidement sur le lieu de pêche nécessitent des efforts physiques probablement assez intenses et continus durant 45 minutes. Sachant que le poids de captures retrouvées à bord était d'environ 200/250 kg, que chaque trait rapporte environ 50 kg de coquilles, qu'il dure 10 minutes et que la durée de pêche est de 45 minutes, il est probable que l'accident se soit produit à la fin du dernier trait, à un moment où la victime avait accumulé de la fatigue. Néanmoins, selon les témoignages de ses proches, le patron du *BON RETOUR*, âgé de 57 ans, était en très bonne forme physique. Par ailleurs, aucune autopsie n'ayant été pratiquée, la preuve d'un malaise précédant la chute à la mer n'a pu être apportée.

- 2 – La coque en forme du *BON RETOUR* est en bois, bordée de façon traditionnelle. La nature de sa coque et le poids des espars en bois massif en font un navire lourd et probablement rouleur. Le jour de l'accident, le plan d'eau était soumis à une petite houle de Nord-Est. Il est donc également possible que l'accident se soit produit au moment où, après avoir vidé la poche de la drague, il était penché par-dessus bord et se préparait à larguer le croc de la pantoire.

Il n'a pas été trouvé d'indices démontrant qu'un cordage permettant d'assurer la drague avait été mis en place. Durant sa manœuvre de largage du palan, la victime aurait alors été entraînée par un ripage de la drague, déséquilibrée sous l'effet de la gîte du navire due au poids accumulé sur tribord, combinée à un mouvement de houle. La victime aurait ainsi chuté à l'eau avec l'engin de pêche.

Le courant du palan n'étant pas amarré, la drague a coulé immédiatement. Elle est cependant restée suspendue à la corne de charge, l'extrémité de la manœuvre du palan s'étant coincée dans le réa de la poulie de renvoi, située à la base du mât.

La victime ne portait aucune aide à la flottabilité. Par ailleurs, le *BON RETOUR* ne dispose pas d'équipement spécifique permettant à une personne seule de remonter facilement à bord. Néanmoins, dans le passé, la victime avait déjà chuté à la mer et s'était hissée à bord en prenant appui à la fois sur le talon de quille et sur le safran.

5.3 Conditions dans lesquelles l'accident est survenu

Le matin du 27 janvier 2010, le vent souffle du secteur Est force 2, la hauteur des vagues est faible, mais le plan d'eau est soumis à une petite houle résiduelle de Nord-Est. La visibilité est de 25 km. La température de l'eau est de 7° à 8°C. Les données relatives à la marée et au courant sont les suivantes : coefficient 51, heure de basse mer : 10h24, courant de 0,4 nœud environ portant au Nord. Le *BON RETOUR* est seul dans sa zone de pêche qui se situe au vent de la côte, à l'ouvert de l'anse de Paimpol près de l'îlot Lost Pic, sur des fonds de sept à dix mètres en moyenne. Le fond à cet endroit est composé de roches, de cailloux et de gravier.

5.4 Conséquences de l'accident

Le décès du patron est constaté à bord du *KALON BREIZ* malgré des tentatives de réanimation.

6 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse a été 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 ;**
- **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.

6.1 Facteurs naturels

6.1.1 La présence de houle

Les conditions météorologiques sont bonnes, mais le plan d'eau est soumis à une houle résiduelle de Nord-Est, qui devait faire rouler le *BON RETOUR* dont la coque est en forme. La présence de houle a pu favoriser le ripage de l'engin de pêche non saisi et constituerait, dans ce cas, **un facteur conjoncturel sous-jacent** de l'accident.

6.1.2 La température de l'eau de mer

La température de l'eau se situait entre 7° et 8°C . Le corps de la victime ayant été repéré à 11h05, il a séjourné au moins 25 voire 35 minutes dans l'eau si on considère que le dernier trait de drague venait de s'achever... Dans ces conditions, l'espérance de vie d'une personne, tombée à la mer sans équipement spécifique, est très limitée (en moyenne, perte de conscience au bout de 30 minutes, décès au bout d'une heure ou deux, réf. manuel IAMSAR). Par ailleurs, le patron n'était pas bon nageur.

L'épuisement et le froid, avec une eau à 8°C, ont fortement compromis les chances de survie du marin tombé à la mer.

En conséquence, on peut considérer que la température de l'eau de mer a pu constituer le **premier facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

6.2 Facteurs matériels

6.2.1 Les caractéristiques du navire

La coque en forme et les lourds espars (mât et corne de charge en bois) font du *BON RETOUR* un navire probablement rouleur, favorisant ainsi le ripage de l'engin de pêche non saisi. Cette caractéristique du navire constitue **un facteur structurel sous-jacent** de l'accident.

6.2.2 L'absence à bord du navire de dispositif permettant à un homme seul tombé à l'eau, de remonter à bord

Le *BON RETOUR* ne disposait pas de dispositif spécifique permettant à un homme seul tombé à l'eau, de remonter facilement à bord. Cette carence de dispositif spécifique constitue **un facteur probable sous-jacent** des conséquences de l'accident.

6.3 Facteur humain

6.3.1 La pratique de la drague à coquilles Saint-Jacques en solitaire

La présence d'un deuxième homme d'équipage aurait permis de travailler dans de meilleures conditions de sécurité, de récupérer rapidement l'homme à la mer et de transmettre sans délai un message de détresse. Cette pratique de pêche en solitaire, mettant en œuvre une lourde drague à coquilles, constitue à la fois **un facteur sous-jacent** de l'accident et **un facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

6.3.2 L'absence de saisissage de la drague entraînant son ripage

Les enquêteurs n'ont pas pu mettre en évidence l'existence d'un dispositif qui aurait permis d'empêcher la drague de riper intempestivement à la mer après que le braquet ait été viré et basculé sur le plancher de l'embarcation. En effet, si une telle sécurité existait et s'était rompue au portage de son point fixe, elle aurait pu être retrouvée lors du relevage de la drague mais tel n'est pas le cas. Néanmoins, un doute subsiste, car cet élément a pu être entraîné par la suite par les courants et ne signifie pas nécessairement qu'il n'avait pas été mis en place.

Il est fort probable que le défaut de saisissage de la drague, alors qu'elle était à bord, a permis son ripage. Dans cette hypothèse, une telle carence constitue alors **un facteur déterminant** du ripage de la drague puis de la chute à la mer de la victime.

6.4 Autres Facteurs :

6.4.1 La réglementation particulière de la pêche à la coquille en Baie de Saint-Brieuc

La réglementation professionnelle limite strictement la durée de la pêche. En l'espèce, les 45 minutes de pêche autorisées ce jour là conduisent inévitablement les équipages à travailler le plus vite possible, sans prendre toutes les précautions nécessaires, comme arrimer la drague lorsqu'elle est à bord. L'empressement constitue très probablement un facteur **structurel sous-jacent** de ce type d'accident.

6.4.2 La technique de pêche

La méthode de pêche dite localement « traditionnelle », consistant à travailler au cabestan et non pas au treuil pour virer par le côté la drague, implique l'usage des deux mains et donc une gestuelle plus aboutie, pour en même temps agir sur l'hélice et la barre. De plus, le vidage de la drague implique qu'il soit frappé au cul de celle-ci, une manœuvre courante pour la virer, et lui permettre de se vider par son ouverture.

Lorsque le braquet a été basculé vers l'intérieur sur le plancher de l'embarcation, ce dernier devrait en toute logique être assuré (cf. supra) avant que la tension de la fune ne soit relâchée. En effet, l'équilibre de l'ensemble braquet et coiffe pleine sur les rouleaux ne peut être qu'instable, du fait d'une part des rouleaux du chaumard eux même, et d'autre part, du poids de la coiffe induisant une gêne déséquilibrante.

Un opérateur se penchant alors sur l'ensemble pour crocher le palan sur la pantoire de vidage ne contribue en rien à améliorer cet équilibre instable. L'opération inverse pour larguer le palan semble moins dangereuse puisque la coiffe est vide, mais un coup de roulis inopiné peut contribuer à rompre l'équilibre à ce moment.

La technique de pêche elle-même s'avère être **un facteur structurel déterminant** de l'accident.

6.4.3 L'absence de VFI

La victime ne portait pas de vêtement à flottabilité intégrée (VFI). A l'approche de la victime inanimée, l'équipage du *KALON BREIZ* a constaté qu'elle flottait face dans l'eau. Le port d'un VFI aurait accru les chances de survie. L'absence de VFI constitue un **facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

7 SYNTHÈSE

- 1 - Le patron du *BON RETOUR*, seul à bord de son navire, vient de remonter sa drague à coquilles ; cela fait environ 40 minutes qu'il alterne les manœuvres, ce qui représente un effort physique intense pour un homme seul ; il se prépare à effectuer un dernier trait avant la fin du créneau horaire autorisé.
- 2 - La drague n'est probablement pas saisie, ou l'est insuffisamment. Sous l'effet du roulis et de la gîte du navire, elle ripe à la mer, entraînant le patron.
- 3 - La première hypothèse est que le patron a été victime d'un malaise au moment où il mettait en place ou enlevait le croc de la pantoire de la drague ; puis il a été emporté par l'engin de pêche.
- 4 - La seconde hypothèse suppose que le patron a été entraîné par l'engin de pêche au moment où il mettait en place ou enlevait le croc de la pantoire de la drague. Une fois dans l'eau, il a pu être victime d'une perte de conscience soit immédiatement en raison du choc hypothermique dû à la faible température de l'eau de mer, soit quelques minutes plus tard.
- 5 - L'absence de port d'un VFI permettant de maintenir la tête hors de l'eau et d'un dispositif spécifique pour remonter seul à bord, a pu contribuer au décès de la victime.

8 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer rappelle :

- 8.1 L'obligation de port du VFI, dans les conditions fixées par la réglementation (décret n°2007-1227 du 21 août 2007).

8.2 Que, à bord des navires existants armés par une personne seule, la mise en place d'un dispositif lui permettant de remonter à bord en cas de chute à la mer, sera obligatoire à compter du 01/06/2011. Un tel dispositif devrait être installé dans les meilleurs délais à bord de ces navires.

Le *BEA*mer recommande :

Aux patrons et armateurs à la pêche :

8.3 De ne pas pratiquer la pêche aux arts traînants seul à bord d'un navire.

8.4 D'installer à bord des navires armés par un seul homme d'équipage, un système DAHMAS approuvé permettant l'envoi d'une alerte SMDSM de détresse précisant la chute à la mer du marin, dès que ce système sera mis sur le marché. Dans l'attente, il est recommandé aux marins naviguant seuls, de porter sur eux un moyen de communication type VHF marine portable étanche et flottable ou balise SARSAT/COSPAS type PLB.

8.5 Que les patrons seuls à bord de leurs navires, ne se dispensent pas de procéder à une évaluation des risques liés à leur propre sécurité au travail et à l'élaboration d'un DUP.

A l'attention des fabricants de matériels de radiocommunication :

8.6 De développer et de mettre sur le marché un système DAHMAS adapté à la navigation en solitaire, permettant l'envoi d'une alerte SMDSM de détresse précisant la chute à la mer d'un marin.

A l'organisation professionnelle des pêches maritimes et à l'administration chargée du contrôle des pêches :

8.7 De mettre fin aux créneaux horaires de pêche à la coquille en Baie de Saint-Brieuc, générateurs de nombreux accidents, au profit d'un autre dispositif permettant aux marins pêcheurs de travailler sereinement tout en permettant les contrôles. L'attribution de quotas de captures par marin embarqué et la mise en place de balises VMS à bord de ces navires pourrait être une alternative.

Aux centres de formation maritime et à l'administration assurant la tutelle de ces établissements :

- 8.8** de développer une culture générale de la sécurité portant sur l'ensemble des risques relatifs à la sécurité du travail rencontrés à la mer, notamment lors des manoeuvres des engins de pêche, et de former les futurs patrons et matelots à l'élaboration du DUP.

Liste des annexes

A. Décision d'enquête

B. Cartographie

Décision d'enquête



DÉCISION

Le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer ;

- Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu le décret du 09 septembre 2008 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu le décret du 09 juin 2008 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le SITREP SAR 33 établi le 27 janvier 2010 par le CROSS Corsen ;

DECIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant la chute à la mer et le décès d'un marin du navire de pêche *BON RETOUR* survenu le 27 janvier 2010 à 3 milles marins de Paimpol.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la résolution MSC.255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Pour le Ministre et par délégation
le Directeur du BEAmer par intérim
Germain VERLET



Ministère de l'Ecologie,
de l'Energie,
du Développement durable,
et de la Mer

BEAmer

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

Cartographie



Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer
En charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

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

