



Rapport d'enquête technique

# ***CAR-GUY***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

## Noyade

de quatre pêcheurs-plaisanciers  
survenue à Grandcamp-Maisy

le 21 mai 2004

à bord du navire pêche-promenade

***CAR-GUY***



## 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 BEAmer 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

<b>1 CIRCONSTANCES</b>	Page 8
<b>2 CONTEXTE</b>	Page 8
<b>3 NAVIRE</b>	Page 8
<b>4 EQUIPAGE</b>	Page 10
<b>5 CHRONOLOGIE DE L'ÉVÈNEMENT</b>	Page 10
<b>6 DETERMINATION &amp; DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE</b>	Page 12
<b>6.1 Facteurs naturels</b>	Page 12
6.1.1 Configuration du plateau des Roches de Grandcamp	Page 12
6.1.2 Situation météorologique	Page 13
<b>6.2 Facteurs matériels</b>	Page 14
6.2.1 Niveau de sécurité du <i>CAR-GUY</i>	Page 14
6.2.2 Comportement à la mer du <i>CAR-GUY</i>	Page 14
<b>6.3 Facteurs humains</b>	Page 15
6.3.1 Situation à bord au moment du chavirement	Page 15
6.3.2 Comportement des personnes	Page 16
<b>7 RECOMMANDATIONS</b>	Page 17

## ANNEXES

- Décision d'enquête
- Dossier photographique
- Cartographie
- 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>kW</b>	: Kilowatt
<b>OMI</b>	: Organisation Maritime Internationale
<b>t</b>	: tonnes
<b>VHF</b>	: Very High Frequency (ondes métriques)

# 1 CIRCONSTANCES

Le matin du vendredi 21 mai 2004, cinq personnes dont un enfant prennent la mer sur le bateau de pêche-promenade *CAR-GUY*, de type « Cap Ferret », pour aller relever un trémail et deux casiers mouillés la veille sur le plateau rocheux de Grandcamp-Maisy. Le temps est de Nordet avec mer et vent modérés le matin, prévu fraîchir dans l'après-midi. Un peu avant midi un plaisancier signale qu'il observe une vedette qui tourne en rond, sans personne à bord.

L'alerte est donnée et des moyens de sauvetage sont envoyés sur zone. Le bateau est stoppé et pris en remorque. Un rescapé est récupéré et les corps de trois personnes sont rapidement retrouvés. Les recherches pour retrouver la cinquième personne sont vaines et le dispositif de recherche est levé en fin d'après-midi.

# 2 CONTEXTE

Le propriétaire du *CAR-GUY* a acquis le 11 avril 2000 ce bateau de pêche-promenade modèle « Cap Ferret », pour une 1<sup>ère</sup> immatriculation en 5<sup>ème</sup> catégorie. Pratiquant la pêche de loisir avec des amis, il mouille, dans les limites de navigation de sa catégorie, un trémail de moins de 50 mètres et deux casiers comme la réglementation l'y autorise. Il pêche aussi le poisson à la canne et possède une boîte de pêche bien équipée. Il a l'habitude de sortir en mer de façon fréquente pendant les vacances d'été, et également plusieurs fois dans l'année au cours des longs week-end. Son navire est remisé dans un garage. Bien qu'équipé d'une remorque adaptée pour le transport de sa vedette, le propriétaire semble pêcher exclusivement en sortie de Grandcamp-Maisy, petit port de pêche et de plaisance de la côte du Calvados, qui dispose d'un large plan incliné pour la mise à l'eau de telles embarcations.

# 3 NAVIRE

Le *CAR-GUY* est un bateau de pêche-promenade non habitable de type « Cap Ferret », modèle 2000, et a été construit au chantier B2 Marine s.a. à Latresse, Gironde, en 1999. La coque blanche est en polyester/époxy. Le constructeur a délivré une attestation de conformité suivant les dispositions de la directive 94/25/CE du 16 juin 1994 et du décret 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement.

**Les principales caractéristiques sont les suivantes :**

- **nom de série** : **CAP FERRET 500 SII OPEN ;**
- **référence de l'attestation d'examen «CE de type»** : **A.BBM980045M ;**
- **immatriculation** : **CN B22449 ;**
- **longueur H.T** : **4,82 m ;**
- **largeur** : **1,95 m ;**
- **jauge** : **1,89 Tx ;**
- **nombre de personnes autorisées** : **5 ;**
- **charge maxi** : **560 kg ;**
- **moteur** : **hors-bord Evinrude ;**
- **puissance** : **36,8 kW ;**
- **catégorie de conception** : **C ;**
- **catégorie de navigation** : **5<sup>ème</sup>.**

Le bateau est certifié en catégorie de conception C correspondant à une navigation à « proximité des côtes » : voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à force 6 beaufort comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris.

Il est approuvé pour une navigation de 5<sup>ème</sup> catégorie, c'est à dire à moins de 5 milles d'un abri.

La série de bateaux type « Cap Ferret » est équipée du matériel de sécurité obligatoire en mer pour les embarcations légères de plaisance (article 224.1.04), en vigueur à la date de l'accident. Il dispose en outre d'un sondeur, d'un GPS, d'un compte-tours moteur. Il n'y a pas de VHF à bord. La mise en marche du moteur s'effectue avec une clé de contact, le dispositif de sécurité coupe-circuit d'alimentation en cas d'éjection du pilote est en place.

Même si, au moment des faits, le navire n'était pas approuvé définitivement, il l'était à titre provisoire. Cette approbation « provisoire » satisfait les enquêteurs.

Le navire est assuré.

## 4 EQUIPAGE

Le CAR-GUY est autorisé à naviguer avec cinq personnes.

Le propriétaire âgé de 43 ans, possède un permis « mer », requis pour piloter une telle embarcation. Il possède une longue expérience de la pêche côtière en mer qu'il a pratiquée enfant avec son père, et de façon intermittente par la suite. Comme les personnes présentes à bord le jour de l'accident, il habite la région parisienne. Ce même jour, un autre adulte présent à bord disposait également d'un permis « mer » et avait aussi l'expérience de la pêche.

Le 21 mai 2004, le *CAR-GUY* quitte le port avec 5 personnes à bord dont un enfant de 11 ans, fils du propriétaire.

## 5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

Le *CAR-GUY* appareille vers **09h30**, avec cinq personnes à bord, à l'ouverture de la porte du bassin du port de Grandcamp-Maisy, afin de relever le trémail et les 2 casiers mouillés au-delà de la bouée cardinale Nord n°1.

Le filet est relevé et remis à l'eau puis, à quelque distance, les 2 casiers sont visités ; le temps n'est pas suffisamment beau pour pêcher à la canne, l'équipage décide de rentrer au port.

A **11h45** locale, la vedette *MON REVE* signale au CROSS Jobourg, via le Codis 14, qu'il voit une vedette hors-bord tourner en rond sur tribord, sans personne apparente à bord. L'évènement est également signalé par un marin-pêcheur qui, de terre et à l'aide de jumelles, fait la même observation, précisant aussi que la vedette se trouvait à environ 500 mètres au Sud de la bouée cardinale Nord n°1, qui marque le début du plateau rocheux de Grandcamp.

L'alerte est immédiatement donnée aux bases hélicoptère du Touquet et de Cherbourg (GX) et à la vedette SNS 266 *NOTRE DAME DE GRANDCAMP*, elle-même déjà prévenue par le marin-pêcheur à terre.

A **11h51**, le CROSS Jobourg émet un message d'urgence PAN PAN. La vedette SNS 266 appareille et, quelques minutes plus tard, se trouve à proximité de la vedette *CAR-GUY* qu'elle heurte à plusieurs reprises avant de pouvoir finalement la stopper en arrachant le tuyau

d'alimentation d'essence à la gaffe. Elle est prise momentanément en remorque par la vedette SNSM, puis remorquée jusqu'au port par la vedette de plaisance *MON REVE*.

Un hélicoptère de service public récupère d'abord le corps d'un enfant, puis celui d'un adulte, qui sont déposés sur la vedette, apparemment sans vie. Les insufflations et massages cardiaques effectués sur l'enfant pendant un long moment ne permettront pas sa réanimation. L'un des quatre canots pneumatiques du Centre de formation de sauveteurs de Caen, arrivés sur zone, transborde à bord du canot de sauvetage SNSM *NOTRE DAME DE GRANDCAMP* un rescapé en état d'hypothermie mais conscient, qui précisera que cinq personnes dont un enfant se trouvaient à bord du *CAR-GUY*. Cette personne, après des premiers soins dispensés à bord, est hélitreuillée puis évacuée sur l'hôpital de Bayeux. Le corps d'un autre adulte est retrouvé un peu plus tard.

Une zone d'investigation est communiquée aux moyens de sauvetage à la mer pour rechercher la dernière personne ; une patrouille de jeunes sauveteurs du Centre de formation de Caen est engagée sur le littoral entre le port et la Pointe du Hoc. Des précisions sur la tenue de la personne recherchée sont demandées au survivant et une veste jaune de marque « Tribord » est récupérée à la mer.

De nouveaux moyens nautiques de recherche sont mis en oeuvre par le CROSS pour étendre la recherche ; un médecin est hélitreuillé sur la vedette SNSM et constate le décès des trois personnes à bord ; la vedette rentre au port et débarque les corps.

Les recherches se poursuivent jusqu'à la tombée de la nuit et sont abandonnées à **19h22**. Elles ne seront pas reprises le lendemain.

## 6 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 naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteurs humains.**

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'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 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 Configuration du plateau des Roches de Grandcamp

Les circonstances de l'accident sont en relation directe avec la configuration des lieux, l'état du temps, celui de la marée et sans doute l'expérience des cinq personnes à bord de la vedette *CAR-GUY*.

Les Instructions Nautiques indiquent que le plateau des Roches de Grandcamp « qui déborde la côte à un mille environ devant le port de Grandcamp-Maisy et qui découvre largement à marée basse, est marqué, à sa limite Nord, par trois bouées cardinales Nord, numérotées 1, 3, 5 à partir de l'Est ».

Par vents de secteurs Nord-Ouest à Est en passant par le Nord, les marins du pays savent que les abords du plateau sont dangereux. En effet, les vagues et la mer viennent se heurter au plateau qui accuse à cet endroit un dénivelé sous-marin brusque de plusieurs mètres, formant en surface une mer hachée, courte et déferlante, aggravée par les conditions météo qui prévalaient ce jour.

Bien que la marée ait été presque à l'étale de haute-mer au moment de l'accident, coefficient de marée de 75, il eut été prudent de rester à quelque distance du plateau. Le fait d'avoir cherché la proximité du plateau des Roches de Grandcamp pour couper au plus court constitue, à l'évidence, **le facteur déterminant** de l'accident.

## 6.1.2 Situation météorologique

Les prévisions météo NAVICAP de Météo France de la journée affichées à la capitainerie du port indiquent :

- un vent de Nord-Est, force 3 à 5, localement force 6 sur la Côte d'Albâtre en soirée ;
- une mer peu agitée à localement agitée ;
- un ciel très nuageux avec pluies faibles éparses le matin ;
- une visibilité de 2 à 5 milles, puis supérieure à 5 milles l'après-midi.

La météo observée à bord de la vedette SNS *NOTRE DAME DE GRANDCAMP*, au moment où elle quitte le port pour se rendre sur les lieux de l'accident vers 11h45, indique une mer agitée avec des creux de 1,5 mètre à 2,5 mètres, des vents de Nord, Nord-Est force 5 avec rafales à 6, par ailleurs la mer était plus formée à proximité des bouées, à l'approche du plateau rocheux. La température de l'eau de mer était de 12°. L'embarcation se trouvait à 400 mètres dans le Suroît de la bouée cardinale n°1, là où la mer était la plus mauvaise. Cette observation correspond à celle faite par le marin-pêcheur à terre qui affirme que les déferlantes sont plus fortes en raison du plateau rocheux, d'autant plus que le vent venait du Nord-Est.

La pleine mer était à midi et le courant de flot qui portait à l'Est / Sud-Est était faible au moment du chavirement.

## 6.2 Facteurs matériels

### 6.2.1 Niveau de sécurité du *CAR-GUY*

Il n'apparaît pas que le navire lui-même soit en cause. La série est certifiée suivant les dispositions des réglementations européennes et française en vigueur, et le *CAR-GUY* a une attestation de conformité à la série.

Les enquêteurs se sont interrogés sur le fait que les cinq passagers ont tous été éjectés de la vedette, y compris celui qui pilotait le navire. Ils ont conclu qu'un canot à moteur de cette taille, particulièrement léger et quasiment sans tirant d'eau, ne pouvait guère opposer de résistance à une mer très formée. Le navire était équipé du « dispositif de sécurité pour couper l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote » mais ce dernier n'avait pas passé le bracelet du dispositif. Dans cette situation, lorsque les passagers ont été éjectés, le canot ne s'est pas arrêté automatiquement et la barre toute à droite, il a continué à évoluer en décrivant des cercles sur tribord.

Les risques et conséquences des éjections en mer ont été pris en compte par la réglementation qui rend obligatoire pour ce type d'unité (embarcation légère de plaisance, Art 224 – 4.08), l'installation d'un dispositif pour couper l'allumage ou les gaz (bracelet). Mais il appartient à l'utilisateur de veiller à l'entretien et au bon fonctionnement de ce dispositif, et surtout de s'en équiper de façon systématique.

### 6.2.2 Comportement à la mer du *CAR-GUY*

L'équipage venait de relever les deux casiers en passant au plus court, semble-t-il pour rentrer au port à vitesse réduite estimée à 5 nœuds au moment de l'accident. Au plus court, c'est-à-dire en passant à environ 400 à 500 mètres au Sud de la bouée cardinale Nord n° 1, à l'endroit le plus dangereux, compte tenu des conditions météorologiques du jour, là où sur une faible distance, la mer est hachée, creuse, courte et déferlante. Là où il y a vraisemblablement une rencontre de mer, de vent et de fond :

- le courant était orienté au Sud-Est ou Est,
- le vent de Nord-Est, force 4 à 5, rafales à 6,

- le fond de 15 m passe très rapidement à 3 ou 4 mètres à l'aplomb des roches et du plateau des Roches de Grandcamp et constitue un mur sous-marin de 7 mètres à 12 mètres de dénivelé selon l'heure et le coefficient de la marée. Houle et mer sont plus prononcées à cet endroit où la mer bouillonne souvent.

Ces conditions défavorables conjuguées ont formé une mer très serrée et creuse à cet endroit, qui a fait giter la vedette violemment et brusquement sur un bord. Les cinq occupants ont été éjectés à la mer, y compris le patron qui, assis tenait pourtant le volant de la vedette et pouvait s'y accrocher. Il y a eu sans doute un effet de surprise important et les occupants n'ont rien pu faire pour éviter la chute à la mer.

L'absence de port du bracelet permettant l'arrêt de l'alimentation de l'essence au moteur a joué un rôle considérable dans les conséquences de ce dramatique accident. On peut en effet supposer, que la vedette s'arrêtant d'elle-même sous l'action du « bracelet-coupe-circuit », un ou plusieurs passagers auraient pu alors remonter à bord par l'échelle située à l'arrière-tribord, et secourir ainsi plus rapidement ceux restés dans l'eau.

## **6.3 Facteurs humains**

### **6.3.1 Situation à bord au moment du chavirement**

Selon le témoignage du seul rescapé, le propriétaire était à la barre, son fils assis sur la banquette près de lui, deux adultes respectivement à droite et à gauche de la barre, et le cinquième occupant assis sur le plat bord ou debout derrière.

Le pilote du *CAR-GUY* devait maintenir le cap vers les jetées de Grandcamp-Maisy à une vitesse réduite en raison de l'état de la mer agitée, puisque la commande des gaz a été retrouvée « en avant demi », et que les témoignages des secours indiquent une vitesse de la vedette de l'ordre de 5 nœuds. Selon l'estimation faite sur les lieux, une heure après l'accident, par le patron de la vedette de sauvetage *NOTRE DAME DE GRANDCAMP*, la hauteur de vague a été évaluée à 2 mètres - 2,5 mètres. Malgré cela, les passagers n'étaient pas munis de brassière, seul l'enfant aurait été équipé d'une veste à flottabilité intégrée ; l'un d'entre eux avait une combinaison de protection thermique.

Brusquement, ils se sont retrouvés à l'eau, dont la température froide a dû les saisir, et ils ont vu la vedette s'éloigner d'eux. Tous savaient nager, deux d'entre eux étaient bon nageurs.

Il est possible qu'en raison du nombre de personnes à bord, la vague ait été masquée, et que le patron n'ait pu la voir venir ni anticiper une réaction d'évitement. Cependant, la barre était à droite après la chute des passagers, et les occupants sont tombés à la mer par le côté bâbord de la vedette.

Ces suppositions sont étayées par le témoignage du seul survivant : « nous rentrions tranquillement sur Grandcamp à allure réduite. Cela faisait ½ heure ou ¾ d'heure que l'on faisait route. Tout allait bien, nous étions presque arrivés. Alors qu'il ne devait pas être loin de midi, lorsque nous sommes arrivés à l'endroit où commence la roche, une lame est arrivée sur notre côté droit et a retourné le bateau. Personne n'a réagi. On a tous été surpris ».

### 6.3.2 Comportement des personnes

Toujours selon le témoignage du rescapé, une fois à l'eau, les personnes d'abord groupées se sont de plus en plus éloignées les unes des autres. L'enfant, d'abord assisté et tenu par le survivant, est retourné vers son père.

Pendant ce temps, l'un des passagers a essayé, lors d'un passage de la vedette à proximité, de la saisir en se plaçant devant elle, sans doute pour tenter d'attraper l'échelle située à l'arrière tribord, sans succès. Les personnes se sont ensuite perdues de vue.

Le survivant n'a pas perdu conscience puisqu'il a vu une vedette, trop éloignée pour pouvoir appeler, puis un hélicoptère remonter une personne, avant qu'un zodiac ne le retrouve et le récupère. C'est lui qui a informé les sauveteurs du nombre exact de personnes à bord.

Le rescapé doit sa survie au fait qu'il portait une combinaison de protection thermique.

Le propriétaire du *CAR-GUY*, comme l'un des autres équipiers, possédait un permis « mer ». Pour deux d'entre eux, il s'agissait de pêcheurs plaisanciers expérimentés, du moins dans la pratique de la pêche côtière. Ils fréquentaient régulièrement le port et y étaient connus. Le propriétaire possédait ce navire depuis déjà plusieurs années.

Les enquêteurs se sont néanmoins interrogés sur la succession de négligences qu'ils n'ont pu que constater :

- absence de port de brassières de sauvetage ;
- cap de navigation retenu pour le retour (zone la plus dangereuse) ;
- absence du port du dispositif de sécurité pour couper l'allumage.

Ils sont arrivés à la conclusion que l'équipage n'avait pas l'expérience nécessaire pour maîtriser la situation à laquelle il s'est heurté.

On peut considérer que, sans la conjonction de ces négligences, manque d'attentions, imprudences, le navire serait rentré au port avec l'équipage. Le comportement des personnes et du propriétaire en particulier est sans doute **le facteur aggravant** de l'accident.

La position de la vedette à proximité de la côte, lors de l'accident, a permis aux sauveteurs, pour certains d'entre eux alors en exercice sur le port de Grandcamp :

- de la repérer très vite car elle était vide et tournait en rond,
- d'être prévenus dans des délais rapides,
- d'intervenir tant sur mer que par hélicoptère et de se trouver sur les lieux de l'accident dans les meilleurs délais,
- de mettre en œuvre de nombreux moyens et d'assurer la coordination de ceux-ci de façon efficace,
- d'assurer une intervention globale dans de courts délais pour une opération de sauvetage en mer par un temps peu favorable.

Néanmoins, seules quatre personnes sur cinq ont pu être retrouvées ; seule une d'entre elles, en état d'hypothermie, était vivante. Ces éléments montrent que l'évolution des accidents peut être très rapide et que la proximité de la terre n'implique pas forcément la sécurité.

## 7 RECOMMANDATIONS

La navigabilité des vedettes de pêche-promenade en question n'est pas en cause. En effet, les qualités et les défauts inhérents à ce type d'embarcation sont connus et la réglementation européenne et française apparaît adaptée à ce type de navire.

Cependant les enquêteurs recommandent :

- 7.1** Connaissant la caractéristique fondamentale de ce type de navire qui est sa légèreté et donc son extrême assujettissement aux conditions du temps et de la mer, de **multiplier**, sans que ceux-ci ne puissent présenter de réels inconvénients pour les personnes présentes à bord, **les points auxquels les personnes peuvent s'accrocher, tant pour se déplacer à bord que pour se tenir** quand la vedette fait route ou est stoppée à la mer.

**7.2** Le *BEA*mer recommande que lors des différentes formations à la navigation de plaisance et quelque soit le niveau de celle-ci les candidats soient sensibilisés :

- aux conséquences des chutes à la mer et aux moyens de les prévenir,
- aux consignes élémentaires de survie dans l'eau en l'attente de secours.

**7.3** Le *BEA*mer recommande aux utilisateurs de navires de plaisance de bien se renseigner au préalable sur les risques de la navigation et les dangers liés à la configuration des zones dans lesquelles ils vont naviguer.

**7.4** Le *BEA*mer rappelle l'importance de l'utilisation systématique des dispositifs de sécurité disponibles à bord (coupe-circuits).

## **Liste des annexes**

**A. Décision d'enquête**

**B. Dossier photographique**

**C. Cartographie**

**D. Situation météorologique**

**Décision d'enquête**



Paris, le 26 MAI 2004  
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL

0 0 0 0 9 8

### D É C I S I O N

#### Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de 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 l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 24 février 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu les messages SITREP SAR 1 et 2 établis par le CROSS Jobourg le 21 mai 2004 ;

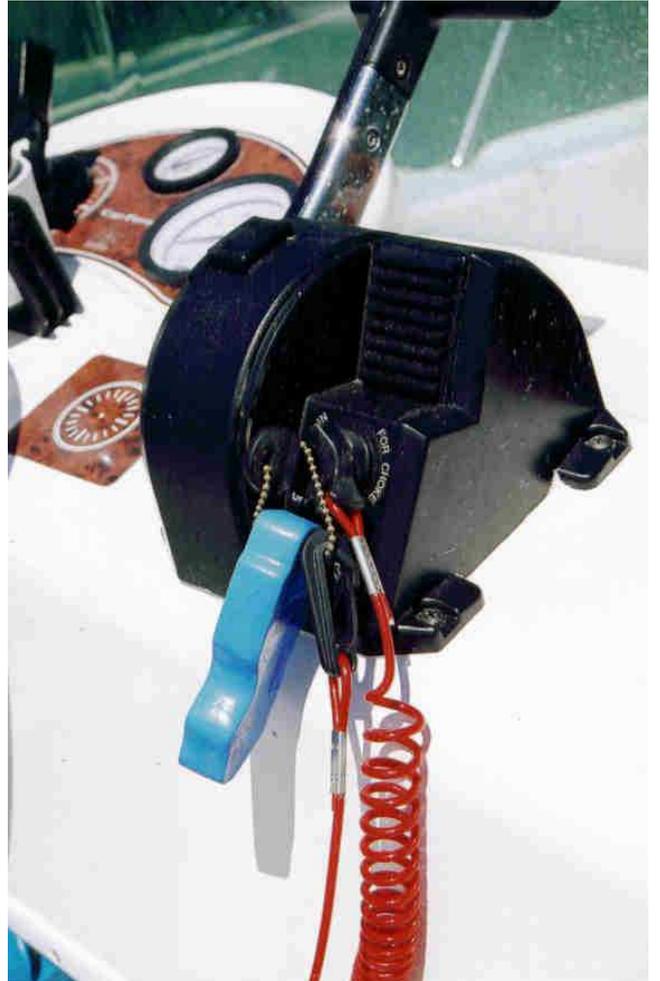
### D É C I D E

**Article unique** : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'elle comporte pour la sécurité maritime, la chute à la mer, le 21 mai 2004 à 1,2 milles nautiques dans le Nord-Est de Grandcamp-Maisy, des cinq passagers du navire de plaisance « CAR-GUY », qui a entraîné le décès ou la disparition de quatre d'entre eux, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

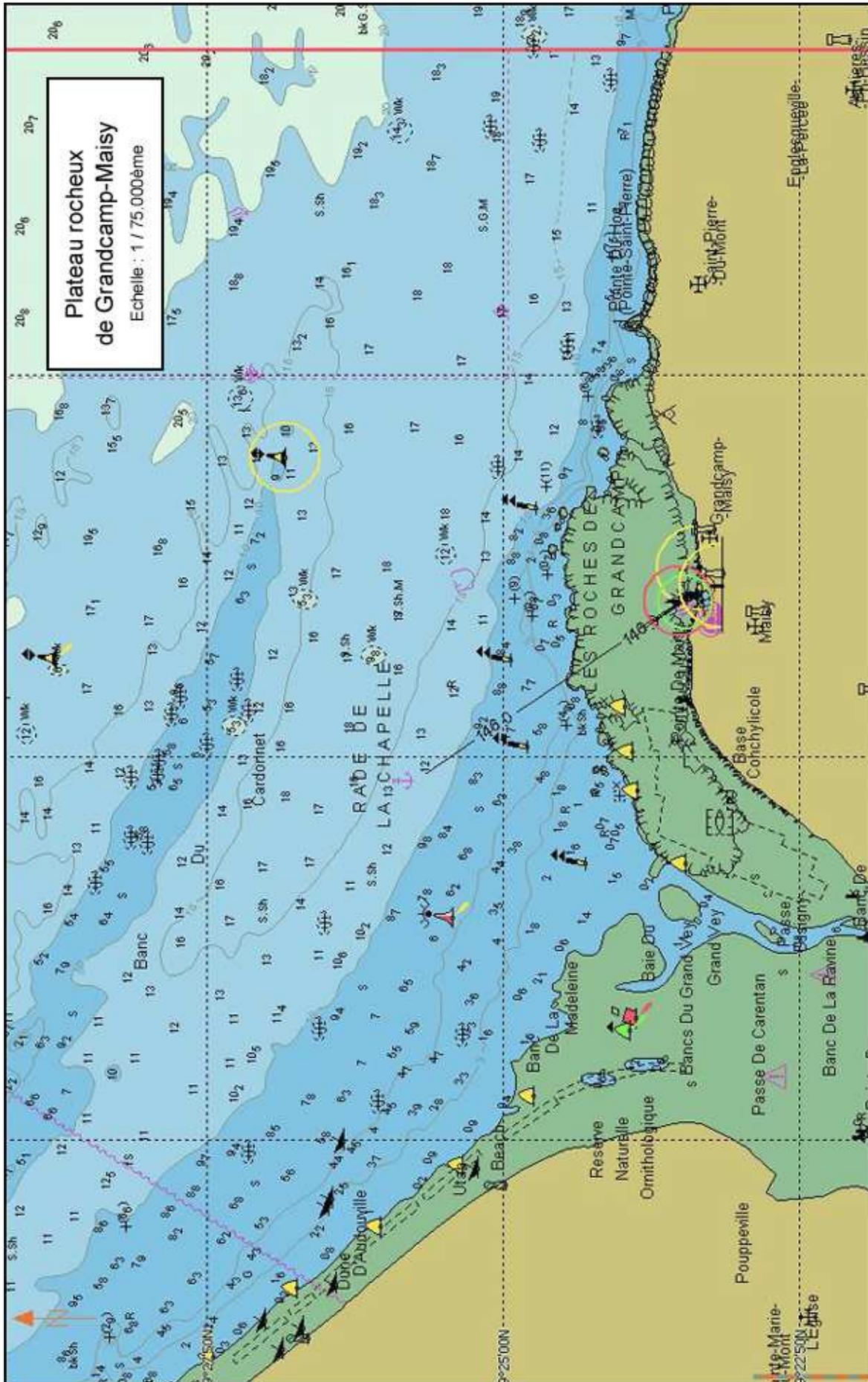
L'administrateur en chef  
de 1<sup>ère</sup> classe des affaires maritimes  
Jean-Marc SCHINDLER

**Dossier photographique**





### Cartographie



## **Situation météorologique**

# NAVICAP

**METEO FRANCE**

Vendredi 21 Mai 2004

**GRANDCAMP-MAISY**

Situation prévue pour aujourd'hui vers midi

**A**  
Anticyclone

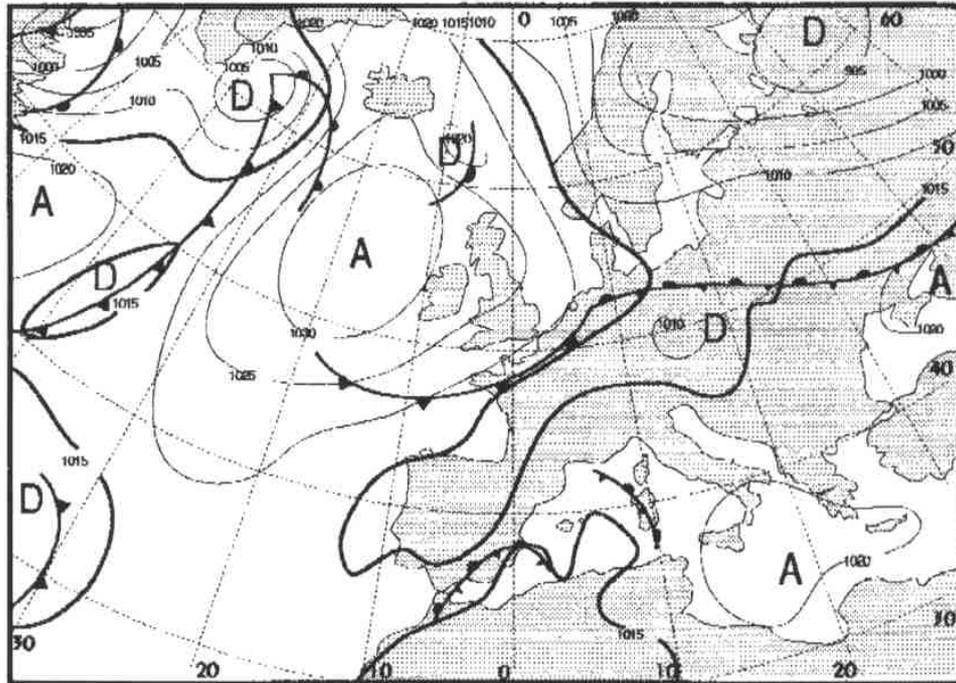
**D**  
Dépression

  
Front froid

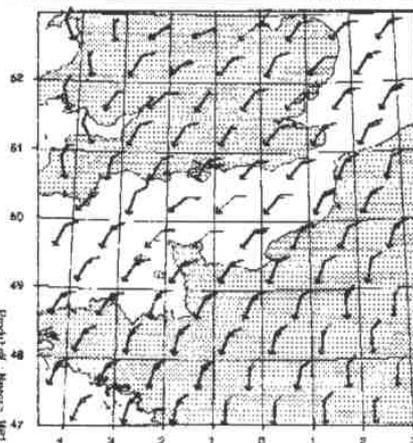
  
Front chaud

  
Occlusion

1015  
Isobare  
en hPa



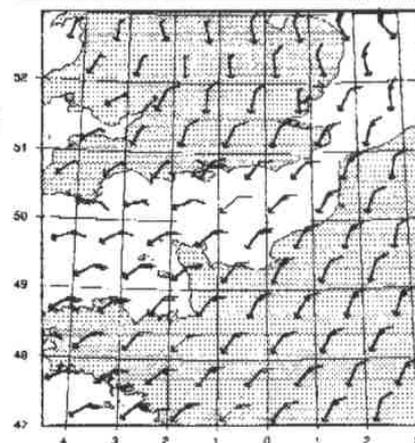
Aujourd'hui vers midi



Variable  25 Nds  
5 Nds  35 Nds  
10 Nds  Ouest 50 Nds

Chiffre Beaufort	Terme descriptif	Vitesse du vent en nœuds
0	Calm	<1
1	Très légère brise	1-3
2	Légère brise	4-6
3	Petite brise	7-10
4	Jolie brise	11-16
5	Bonne brise	17-21
6	Vent frais	22-27
7	Grand-frais	28-33
8	Coup de vent	34-40
9	Fort coup de vent	41-47
10	Tempête	48-55
11	Violente tempête	56-63
12	Ouragan	64 et plus

Demain vers midi



LA MÉTÉO MARINE PERSONNALISÉE PAR E-MAIL

**NAVIMAIL**

Pour plus d'informations:

[www.meteo.fr/marine/navimail](http://www.meteo.fr/marine/navimail)



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)