



Rapport d'enquête simplifié

**INCENDIE À BORD DU CASEYEUR-FILEYEUR *NINJA II*
LE 12 JUIN 2013 AU LARGE D'UTAH BEACH (MANCHE)**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juin 2014

INCENDIE À BORD DU CASEYEUR-FILEYEUR *NINJA II* LE 12 JUIN 2013 AU LARGE D'UTAH BEACH (MANCHE)

LE NAVIRE



Fileyeur en aluminium, immatriculé 925083 à Cherbourg, construit en 2008 à Boisroger dans La Manche.

Principales caractéristiques du navire :

Longueur hors tout : 7,99 m ;
Largeur : 2,84 m ;
Propulsion : 109 kW ;
Jauge brute : 13,61 UMS.

Le navire est armé en troisième catégorie, restreinte à 10 milles.

Suivant la saison, le *NINJA II* est armé à la pêche aux casiers, aux filets ou à la drague à moules.

Le jour de l'accident, il était équipé de casiers pour la pêche aux bulots avec un quota de 800 kg.

Le moteur hydraulique du vire-casier est entraîné par un groupe moto-hydraulique à essence situé dans la passerelle sur bâbord. Ce moteur venait d'être renouvelé au début du mois de juin.

À plusieurs reprises, depuis ce renouvellement, des incidents avaient imposé l'intervention du concessionnaire. Néanmoins, pendant les 5 jours qui précèdent l'incendie, cet équipement fonctionne parfaitement.

Le *NINJA II* pratique la pêche au départ de la plage d'Utah Beach avec mise à l'eau à chaque marée avec un tracteur et chariot.

L'ÉQUIPAGE

Le navire peut être armé à trois ou à deux marins, le jour de l'accident deux personnes étaient à bord, le patron et un matelot.

Le patron a une longue expérience à la pêche. Agé de 36 ans au moment de l'incendie, il dispose des titres compatibles avec sa fonction à bord et il est à jour de sa visite médicale.

Il n'a pas fait état d'une fatigue particulière ce jour-là.

Son matelot âgé de 20 ans est de même qualifié et apte.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Le vent est modéré (10 nœuds de secteur nord-est), la température est de l'ordre de 16°C (source Météo France).

Heures locales (UTC+2)

À **01h30** le 12 juin 2013, le navire appareille de la plage d'Utah Beach pour une marée de pêche aux bulots à une distance de 8 à 9 milles de la côte.

À **02h30**, la pêche débute. Après avoir viré 3 filières de 40 casiers et remonté 270 kg de bulots, le navire se dirige vers la quatrième filière.

À **04h00** avant le début de l'opération, le moteur auxiliaire stoppe, le patron, pensant que le moteur avait stoppé par manque d'essence veut vérifier le niveau en ouvrant le bouchon du réservoir.

Une forte déflagration se produit et le moteur s'enflamme. Le patron est brûlé gravement aux bras et au visage.

La passerelle étant devenue inaccessible, l'alerte et l'utilisation de l'extincteur s'avèrent impossibles.

L'équipage réussit néanmoins à maîtriser le feu avec de l'eau de mer et il fait route vers la côte.

Le tableau électrique et les instruments de navigation et de communication sont détériorés par la chaleur.

Vers **05h30**, arrivés à la plage, ils remontent le bateau sur son chariot et se rendent sur le parking. Ils utilisent un de leurs véhicules pour conduire le blessé vers l'hôpital de Coutances, distant de 40 kilomètres.

L'armateur sera prévenu de l'accident par un mot déposé à bord.

L'ANALYSE



*Disposition du groupe dans la timonerie.
Photo prise après l'incendie.*

Il est probable que le moteur a stoppé par étouffement à la suite d'une arrivée trop importante d'essence causée par le grippage de la vis pointeau de contrôle de l'arrivée d'essence dans le carburateur (le réservoir d'essence est en charge).

Il n'a pas été possible, après l'incendie, d'identifier avec certitude la cause de l'explosion : l'explosion et l'incendie qui a suivi se sont déclenchés au moment de l'ouverture du bouchon du réservoir par inflammation des vapeurs d'essence (point éclair 40°C) dans ce lieu confiné.

Un an après l'évènement, les experts examinent l'hypothèse d'une mauvaise disposition d'un tuyau de dépression lors du montage du moteur, qui aurait provoqué la surpression dans le carter.

Lors de la visite du *BEA*mer, il a été constaté que le niveau était particulièrement haut dans le carter d'huile et que celle-ci était mélangée à une quantité importante d'essence.

LES CONSÉQUENCES

Brûlé gravement (au 3^{ème} degré) aux bras et au visage, le patron a été dirigé vers le centre des grands brûlés de Nantes où il est resté hospitalisé 5 jours. Il a été nécessaire de pratiquer une greffe de peau sur son bras gauche.

Son arrêt de travail initial de trois mois a été prolongé de trois mois.

Après l'incendie, l'ensemble moteur-hydraulique a été changé et remis au même endroit et l'armateur a installé un extincteur supplémentaire à l'extérieur de la timonerie.

Le 11 juillet 2013, le Centre de sécurité des navires de Cherbourg a prescrit, notamment, que le groupe moto-hydraulique soit remplacé à l'identique et que son installation soit prévue à l'extérieur de la timonerie.

Il a également prescrit le stockage d'un 2^{ème} extincteur à l'extérieur de la timonerie.

CONCLUSION

L'explosion de ce groupe moto-hydraulique à essence a eu lieu à l'intérieur de la passerelle donc dans une zone confinée. L'incendie a détruit les moyens de communication et aurait pu se propager à l'ensemble du navire.

ENSEIGNEMENTS

- 1 **2014-E-050** : La présence du groupe moto-hydraulique à essence à l'intérieur d'un espace confiné comme la timonerie a contribué à l'explosion, au moment de l'ouverture du bouchon, en l'absence de mesures préventives.
- 2 **2014-E-051** : Un deuxième extincteur, situé hors de la timonerie, aurait permis de lutter plus efficacement contre l'incendie.



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 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411