



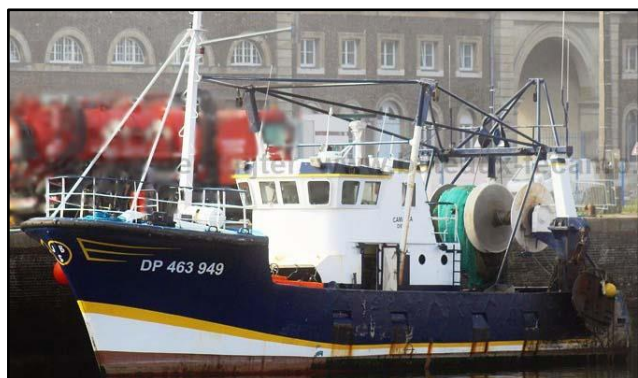
Rapport d'enquête

**Incendie et naufrage du coquillier *CAMALEA*,
le 24 mars 2018 au large de Saint-Valery-en-Caux**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : octobre 2018

Navire



© photo Arie de Ruijter

Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : DP 463949
- Longueur HT : 17,98 m
- Jauge brute (UMS) : 62,74
- Propulsion : 309 kW
- Énergie : alternateur attelé
- Coque : polyester
- Construction : 1980
- Permis de navigation : Renouvelé jusqu'au 4 septembre 2018 (les prescriptions qui pouvaient avoir un lien avec l'incendie du navire, calorifugeage des échappements et sécurité de la gazinière, ont été levées par le CSN de Rouen).

Navire armé en 2ème catégorie (200 milles d'un port). L'habitude de l'armement est de ne pas appareiller par mer très forte (4 à 6 mètres de creux) et plus.

À cette époque de l'année, le navire est gréé pour la coquille Saint-Jacques.

L'armateur est propriétaire d'un autre navire, de taille semblable mais à coque en acier. L'armement emploie dix marins.

L'entretien de routine est effectué par le patron. Les opérations de maintenance sont effectuées par une société (SARL Mécanique Tréportaise). La

dernière intervention concerne le remplacement des joints sur le réducteur (décembre 2017).

Protection incendie :

Malgré l'installation fixe de FM 200 pour protéger le compartiment moteur, il n'y avait pas, à l'origine, de détection incendie. Ce manque a été remédié ultérieurement par l'installation d'un détecteur de fumées dans le compartiment moteur, avec un avertisseur sonore en timonerie. L'installation a été effectuée selon le conseil du CSN de Rouen au cours de la visite périodique de septembre 2017. Le matériel était en cours de raccordement le jour de la contre-visite du CSN ; il devait être intégré à la batterie de tests réglementaires des visites suivantes.

L'article 226-4.06 « Dispositif fixe de détection et d'alarme dans les locaux de l'appareil propulsif » ne mentionne pas d'effet rétroactif pour cet équipement.

L'installation fixe de lutte contre l'incendie se déclenche depuis la timonerie. Il n'y a pas d'équipement de pompier à bord, ce qui n'est d'ailleurs pas réglementairement requis pour ce navire.

À la demande du CSN, un extincteur supplémentaire à poudre de 9 kg a été embarqué en prévision des travaux de remplacement de l'installation fixe de FM 200 par un fluide 3M Novec 1230, non ciblé par les réglementations visant à limiter les gaz à PRP (Potentiel de Réchauffement Planétaire) élevé.

Équipage

Le *CAMALEA* est armé par quatre marins.

Le **patron-mécanicien** est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche, du certificat de mécanicien et des titres STCW requis.

Il est patron du *CAMALEA* depuis le 1^{er} février 2017.

Les trois **matelots**, sont titulaires de certificats délivrés en Espagne. Ils sont aptes au quart passerelle et ont l'expérience de différents types de navires de pêche. Ils sont à bord depuis début mars 2018.

Tous les quatre sont à jour de leur visite médicale d'aptitude.

L'équipage embarque pour deux marées de 48 heures entrecoupées de 12 heures de repos (une nuit) avant de repartir. En général un week-end sur deux est pris en repos à terre.

Les faits

Heures locales (UTC+1 les 23 et 24 mars)

Météo :

Origine : Météo France. Vent nord-est force 3. Mer agitée. Visibilité : 10 milles.

Prévision confirmée par le patron du *CAMALEA*.

Le 23 mars,

À **23h30**, accostage du *CAMALEA* dans l'avant-port de Dieppe pour débarquer le produit de la marée.

Le 24 mars,

À **01h30**, appareillage vers la zone de pêche située à 2 heures 15 de route.

Vers **03h45**, début de la pêche avec des traits orientés nord-ouest / sud-est (le navire suit l'hyperbole violette du Decca).

Cinq traits d'environ 1 heure 45 sont effectués.

Vers **17h30**, le navire effectue un sixième trait, cap au sud-est sous pilote automatique à 3 nœuds. Le patron est seul en timonerie et les trois matelots font la sieste.

Une quinzaine de minutes avant la fin du sixième trait, le patron met la centrale hydraulique en

service et embraye les treuils depuis la passerelle, pendant que les matelots se préparent.

C'est à ce moment que le patron se rend compte que de la fumée s'échappe à proximité du pupitre de commande des treuils, situé sur l'arrière de la timonerie.

Le patron alerte les matelots et ceux-ci se rendent immédiatement sur le pont. L'hélice est débrayée mais le moteur n'est pas stoppé.

Le patron tente de rejoindre le compartiment moteur en passant par l'extérieur, mais lorsqu'il ouvre la porte machine (située à bâbord), un appel d'air se produit et de la fumée semble s'échapper puis rentrer dans le compartiment moteur. Avant de refermer la porte, le patron a eu le temps d'apercevoir des flammes.

Peu après le patron dit aux matelots d'enfiler leurs VFI et de préparer les deux radeaux de sauvetage (l'un est sur l'avant, l'autre derrière la timonerie), puis remonte en timonerie.

À **17h41**, le patron envoie un Mayday au CROSS Gris-Nez par VHF voie 16, en précisant le nom du navire et sa position.

Le radeau de l'arrière est mis à l'eau par les matelots.

Peu après le patron redescend sur le pont et le second radeau est mis à l'eau. Les drisses des deux radeaux sont tirées et les radeaux se déploient.

Les matelots montent à bord du radeau de l'avant.

Le patron tente de remonter en timonerie pour récupérer les documents du navire, en passant par l'échelle bâbord extérieure, mais la fumée l'en empêche. Il embarque à son tour dans le radeau de l'avant.

À **17h43**, le navire de pêche *MAJESTY* se signale à 2 milles du *CAMALEA*.

À **17h47**, le CROSS émet un Mayday Relay. L'hélicoptère de la Sécurité Civile DRAGON 76 est engagé.

À **17h50**, le patrouilleur *THÉMIS* se signale à 12 milles de la position.

À **17h51**, le navire de pêche *SCARAMOUCHE* se signale à 2 milles et se rend sur la position.

À **17h53**, le canot SNS080 de Dieppe est engagé.

À **18h04**, le *MAJESTY* informe le CROSS qu'il a récupéré les quatre marins à son bord. L'un d'eux est légèrement blessé.

À **18h32**, DRAGON 76 signale qu'il n'y a pas de trace de pollution à proximité du navire en flammes.

À **18h42**, le *THÉMIS* est sur zone et commence la lutte contre l'incendie.

À **19h38**, la SNS080 vient en soutien du *THÉMIS*.

À **19h58**, le *THÉMIS* signale que le feu est maîtrisé sur le pont mais est toujours actif dans le compartiment moteur. La SNS080 reste sur zone en attente d'un remorquage possible.

À **20h28**, le *THÉMIS* signale une avarie sur sa pompe incendie.

À **20h30**, l'*ABEILLE LANGUEDOC* est engagé.

Le 25 mars,

Heures locales (UTC+2)

À **01h51**, l'*ABEILLE LANGUEDOC* est sur zone.

À **02h35**, l'*ABEILLE LANGUEDOC* commence la lutte contre l'incendie.

À **04h57**, l'*ABEILLE LANGUEDOC* signale que le feu n'est pas éteint, malgré le refroidissement par un émulseur, puis par de l'eau.

À **09h29**, le canot SNS089 de Fécamp est engagé pour remorquage.

À **10h55**, le *THÉMIS* signale que le *CAMALEA* a fait naufrage.

À **11h54**, l'épave est balisée.

Conséquences

Perte totale du navire.

Observations / Analyse

Le patron n'a pas vu ou entendu de signes avant-coureurs (dysfonctionnement moteur, production d'électricité ou pression hydraulique défaillante).

Lorsque le patron s'est rendu compte qu'un dégagement de fumée se produisait, l'avertisseur sonore de détection incendie ne s'était pas déclenché.

Le navire a très rapidement été envahi par la fumée. La couleur de la fumée n'a pas pu être définie avec précision par l'équipage.

Par la suite, le patron n'a pas remarqué si l'avertisseur sonore s'était déclenché.

Des flammes ont été vues par le patron dans la zone moteur, lorsqu'il a tenté une investigation par la porte machine.

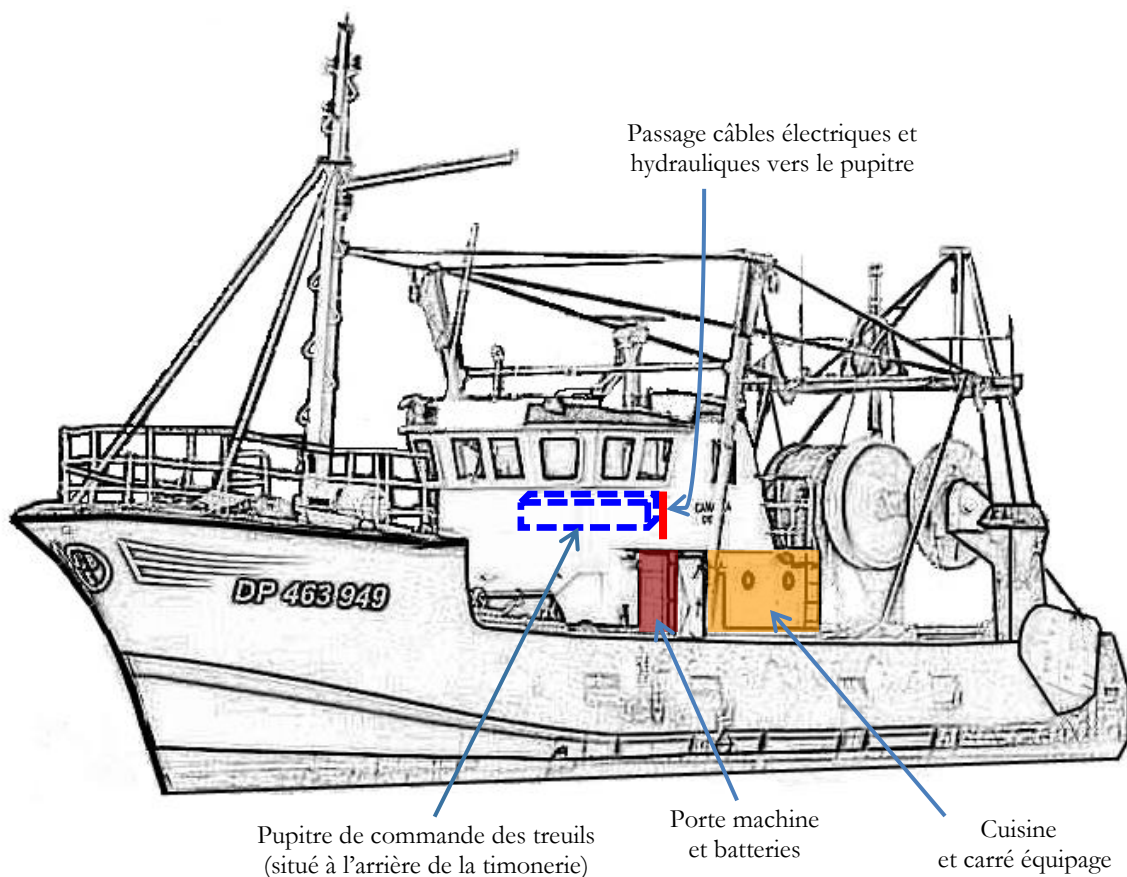
Confronté à une situation d'urgence inhabituelle, le patron n'a pas pensé à stopper le moteur et n'a pas eu le temps d'actionner les trois vannes à fermeture rapide (deux pour le gasoil, une pour l'huile) situées à l'entrée de l'accès au compartiment moteur.

Le patron n'a pas déclenché l'extinction fixe contre l'incendie du compartiment moteur (FM 200).

L'origine de l'incendie n'a pas été identifiée.

Conclusion

À bord de ce type de navires en polyester, l'incendie ne peut être maîtrisé que s'il est découvert au tout début.



Enseignements

1. 2018-E-24 : bien que sensibilisés à la sécurité, le patron et les matelots n'ont pas tenté d'organiser une lutte contre un incendie découvert tardivement.
2. 2018-E-25 : la mise à l'eau des radeaux de sauvetage et l'abandon du navire ont été bien maîtrisés par l'équipage.

Liste des abréviations :

CROSS	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CSN	: Centre de Sécurité des Navires
PRP	: Potentiel de Réchauffement Planétaire
SNS	: Société Nationale de Sauvetage (en Mer)
STCW	: Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
UTC	: Temps Universel Coordonné
VHF	: Very High Frequency



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 ;

D É C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du navire de pêche *CAMALEA*, (immatriculation : 463949) survenu le 25 mars 2018 au large de Fécamp (Seine-Maritime).

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 susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur du *BEA*mer

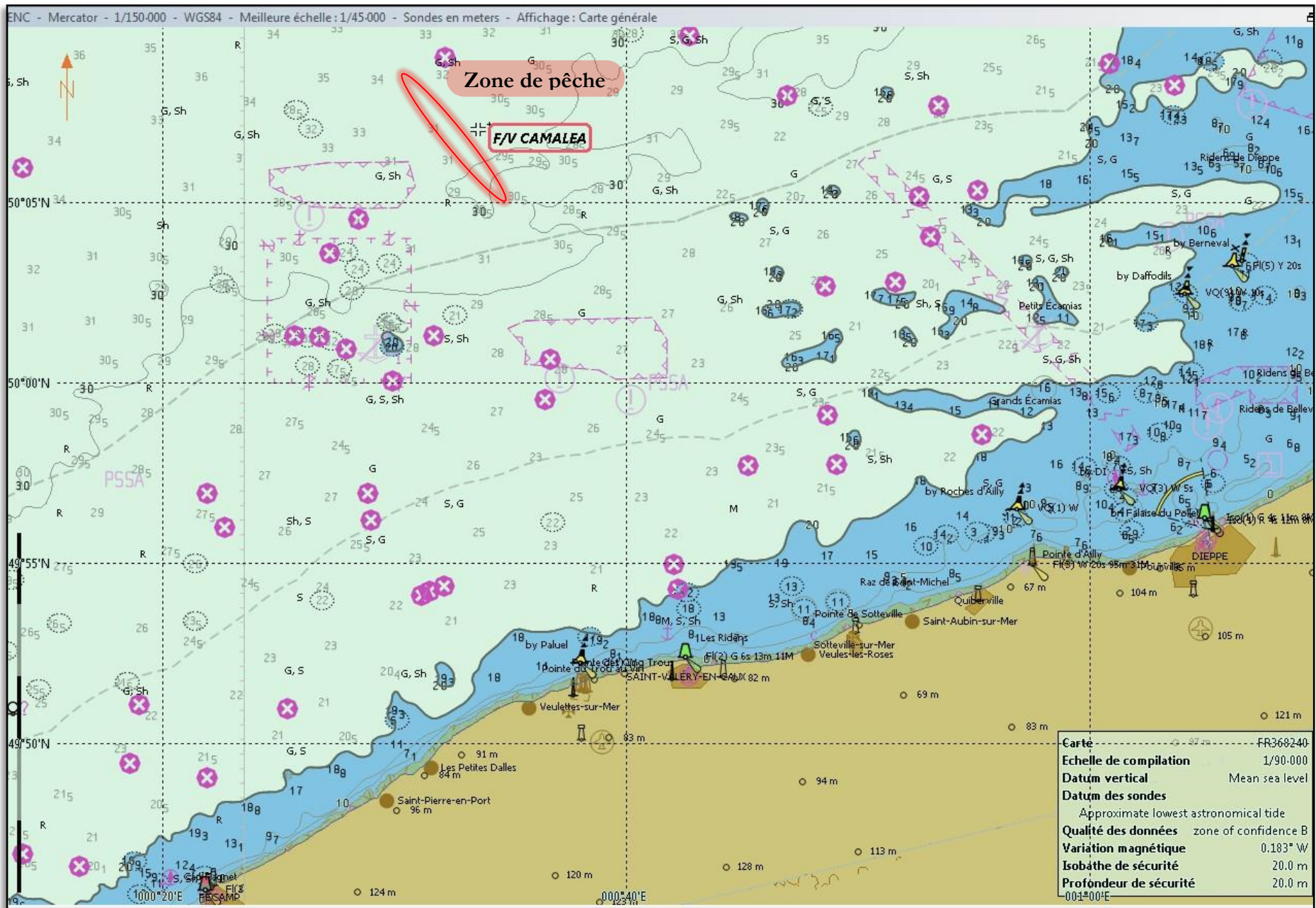


Ministère de la Transition
écologique et solidaire

*BEA*mer

Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr







Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 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

