Rapport d’enquête simplifié

INCENDIE MACHINE À BORD DU CHALUTIER *DELTA D’OC* LE 12 FÉVRIER 2013 AU LARGE DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Rapport publié : décembre 2013

INCENDIE MACHINE À BORD DU CHALUTIER *DELTA D'OC* LE 12 FÉVRIER 2013 AU LARGE DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE

LE NAVIRE

Chalutier polyvalent en acier, immatriculé MA 540 682, construit à Marseille en 1979.

Le navire a été mis en service fin 1981 par le CSN de Marseille.

Caractéristiques principales du navire :

Longueur hors tout : 24,70 m ;

Jauge brute : 98 UMS ;

Propulsion : moteur Warstila /SACM W12V UD25 MBD de 430 kW.

Le *DELTA D'OC* est armé en 3ième Catégorie.

Le permis de navigation ainsi que le certificat de Franc-bord ont été délivrés, administrativement, la veille de l'incendie, 11 février 2013.

L'ÉQUIPAGE

Au moment des faits, 4 personnes sont à bord, dont le propriétaire embarqué. Les marins sont enrôlés, le navire est armé sans décision d'effectif.

Le patron et son fils sont titulaires du brevet de capitaine 200.

Le patron a le brevet de motoriste 750 kW. C'est lui qui fait l'entretien et la maintenance mécanique.

LES FAITS

Le **12 février 2013**, vers **11h00** selon le patron, alors que le navire est en pêche, chalut à l'eau, l'alarme basse pression d'huile moteur retentit, puis le moteur a des variations de régime. Le patron demande à son fils de descendre en machine. Celui-ci constate la présence de fumées d'hydrocarbures et de flammes sur le turbo compresseur.

Le moteur est stoppé de la passerelle, le patron se saisit d'un extincteur à poudre de 6 kg et emprunte la descente bâbord du compartiment machine pour attaquer l'incendie.

L'incendie est circonscrit avec environ 8 kg de poudre (deux extincteurs) par le patron et son fils.

Le moteur est redémarré, fonctionne le temps de virer le chalut, puis stoppe, par sécurité de très basse pression d'huile.

À **14h15** locales, le patron du *DELTA D'OC* appelle le CROSS La Garde en VHF pour l'informer qu'un incendie machine est maîtrisé, qu'il n'y a pas de demande d'assistance, et que le remorquage est assuré par le chalutier *PHILICHRIST*.

À **16h29**, le convoi arrive à quai à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

CONSÉQUENCES

Pas de blessé à bord du *DELTA D'OC* malgré l'incendie du turbo qui dégageait beaucoup de fumées d'hydrocarbures, et la réaction de la poudre sur les flammes et les parties chaudes qui avait provoqué des gaz irritants.

Les marins ont été légèrement incommodés, ne portant pas de masques respiratoires.

D'après le patron, l'origine de l'incendie provient d'un défaut de lubrification du palier de

l'arbre du turbo compresseur qui a entraîné la surchauffe, la combustion de l'huile, puis le grippage du rouet (turbo–compresseur Garret).

La lubrification du turbo est assurée à partir de la pompe à huile principale.

Par ailleurs, après la première réparation, le patron déclare que son moteur a cassé (embiellage), probablement des suites d'un défaut de lubrification (heures de fonctionnement du moteur : 37.390).

Le navire est à flot, en cours de remotorisation (moteur Baudoin 12 M26SR).

Parties internes (orifice de lubrification) et mobiles (rouet) du turbo compresseur Garret.

Corps du turbo compresseur, peu encrassé.

OBSERVATIONS

Le permis de navigation, délivré par l'autorité maritime le 11 février 2013, est valable un mois, tout comme le certificat de franc-bord.

La dernière visite périodique de sécurité a été effectuée par le CSN Marseille, antenne de Martigues à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 12 juin 2009.

À l'époque, le permis de navigation avait été renouvelé jusqu'au 01 novembre 2009, compte tenu des prescriptions émises et d'une visite de franc-bord à sec due.

À cette date, le patron déclarait à la Commission de visite « *qu'il envisageait la possibilité d'arrêter l'activité du navire et la destruction de ce dernier dans le cadre du plan de sortie de flotte en 2010* ». Finalement, selon lui, le dossier de demande de sortie de flotte de ce navire sera refusé en Commission à deux reprises.

Depuis juin 2009, ce navire n'a pas fait l'objet de visite de sécurité.

Contacté par l'enquêteur du *BEA*mer suite à l'incendie machine du 12 février 2013, le patron a précisé que le navire est à quai en vue de sa remotorisation.

Le CSN de Martigues est prévenu par le *BEA*-mer de l'investigation du 25 mars 2013. Une visite spéciale de sécurité a été effectuée par un ISNPRPM de Martigues.

ENSEIGNEMENTS

Au patron :

1 - 2013-E-081 : Modifier la rédaction du DUP pour tenir compte du retour d'expérience suite à cet incendie.

2 - 2013-E-082 : Positionner deux masques respiratoires à proximité d'un des extincteurs en passerelle.

3 - 2013-E-083 : Améliorer les relations avec le Centre de sécurité gestionnaire du navire (antenne de Martigues).

À l'Administration :

4 - 2013-E-084 : Se conformer strictement aux articles du décret 84-810 modifié et de la division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié au sujet de la délivrance ou du renouvellement des titres de sécurité.

5 - 2013-E-085 : Améliorer les procédures de travail entre le siège du CSN et l'antenne de Martigues.

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