



Rapport d'enquête simplifié

**INCENDIE SUR LE CHALUTIER DE GRANDE PÊCHE
PRINS BERNHARD LE 18 OCTOBRE 2013
AU PORT D'IJMUIDEN (PAYS-BAS)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mars 2014

INCENDIE SUR LE CHALUTIER DE GRANDE PÊCHE *PRINS BERNHARD* LE 18 OCTOBRE 2013 AU PORT D'IJMUIDEN (PAYS-BAS)

LE NAVIRE



Le *PRINS BERNHARD* est un navire de pêche de type chalutier pélagique-congélateur.

Il est immatriculé à Fécamp sous le n° 716900.

Son port base est Ijmuiden au Pays-Bas.

Construit en 1983, il est depuis 1994 copropriété des armements France Pélagique (France) et Vrolijk (Pays-Bas).

Le permis de navigation a été renouvelé pour un an le 17 septembre 2013.

Son certificat de franc bord a été délivré pour un an le 05 octobre 2012 par le Lloyd's Register of shipping.

Il possède un certificat de classification du 12 août 2013 au 05 octobre 2017 délivré par le Det Norske Veritas.

Caractéristiques Principales :

Longueur hors tout	: 88,24 m ;
Largeur	: 14 m ;
Jauge	: 2610 UMS ;
Puissance Propulsion	: 3240 kW ;
Puissance administrative	: 5990 kW ;
Navigation en 2 ^{ème} catégorie.	

L'ÉQUIPAGE

Ce navire est armé à la grande pêche et peut fréquenter des zones de pêche des pays de la CEE ou de pays tiers (Maroc, Mauritanie...).

La décision d'effectif comprend 23 personnes mais une trentaine de personnes sont embarquées régulièrement.

Le jour de l'accident, le navire est à quai depuis plus de vingt-quatre heures et seul le second mécanicien est présent à bord.

Celui-ci, âgé de 25 ans, titulaire du brevet de second mécanicien 3000 kW, possède une expérience de quatre ans sur ce navire.

LES FAITS

Heures locales (UT+2)

Conditions météorologiques :

Sans incidence sur l'événement.

Le **mercredi 16 octobre 2013** vers **21h30**, le navire est de retour d'une campagne de pêche dans la zone des îles Shetland (nord Ecosse).

Il est amarré à son poste habituel à Ijmuiden.

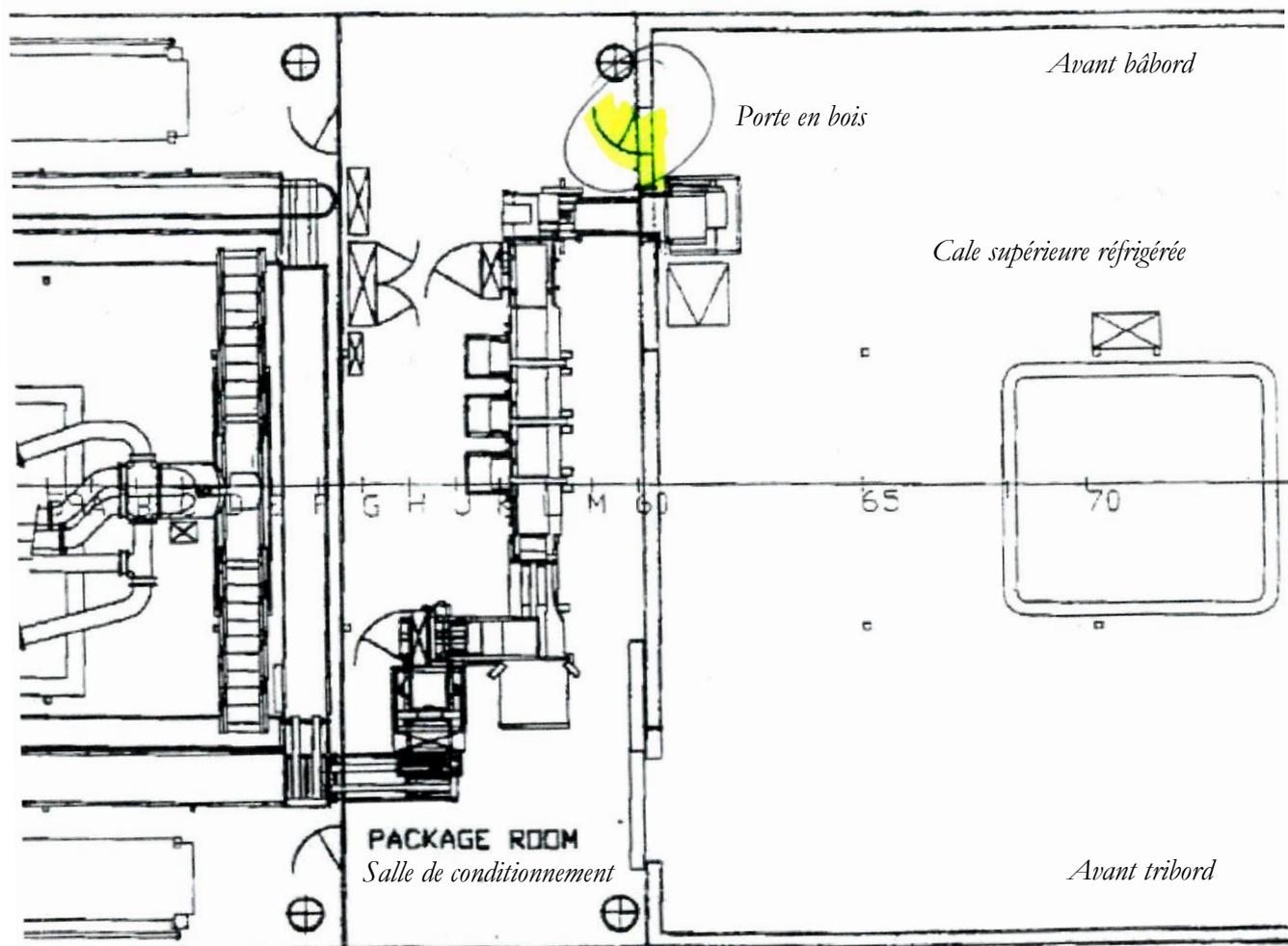
Le **jeudi 17 octobre**, cette première journée est consacrée au débarquement d'une partie de la cargaison de poissons (maquereaux surgelés). Le déchargement de la cale inférieure est programmé pour le lendemain. Ne reste à bord que le second mécanicien afin de surveiller le déchargement et de superviser les travaux de maintenance prévus avant la prochaine campagne de pêche.

L'énergie du navire est fournie par son groupe électrogène.

Le **vendredi 18 octobre** vers **05h00**, le second mécanicien est réveillé par le répéteur d'alarmes situé dans sa cabine. Après investigation il aperçoit une épaisse fumée et des flammes au niveau de la porte d'accès à la cale supérieure sur bâbord (voir schéma).

Arrière

Pont de franc bord



Il met aussitôt la pompe incendie en marche et utilise la lance et manche disposées dans la salle de conditionnement (usine) pour arroser la porte. Sans aucun résultat, il décide d'informer le directeur du service technique local afin d'alerter les secours.

Très rapidement les pompiers interviennent avec leurs propres équipements en utilisant les installations sur le quai.

Vers **07h30**, l'incendie est circonscrit.

Vers **09h30**, les pompiers quittent le navire et les investigations pour comprendre l'origine de l'incendie peuvent commencer.

Le déchargement complet du navire s'achèvera le **samedi 19 octobre** vers **midi**.

OBSERVATIONS

L'origine de l'incendie est due à un dysfonctionnement de la résistance du chauffage de la porte de service bâbord (porte isotherme négative) située entre la cale de chargement du haut et le local de service (local emballage).



Porte ouverte vue de la cale réfrigérée

Cette porte est constituée d'un châssis en bois exotique rempli de mousse isolante et équipée d'un joint pour assurer l'étanchéité de sa fermeture. Un chauffage intégré dans la porte permet de conserver les caractéristiques de celle-ci et de garantir ainsi une fermeture étanche.

Le chauffage est assuré par une résistance (fil électrique gainé) insérée dans une rainure située sur le pourtour de la porte ; une plaque aluminium vient couvrir la totalité de cette rainure.

L'incendie s'est propagé de la porte vers des rouleaux de cerclage en plastique stockés à proximité et par les gaines et câbles électriques.

Au moment de l'incendie, l'alimentation électrique de la résistance est dépourvue de protection de type disjoncteur et le local de conditionnement attenant ne dispose pas de détecteur incendie.

Les seules alarmes qui se sont déclenchées sont les alarmes « installation frigo » et « fuite de CO₂ » de la cale supérieure.

CONSÉQUENCES

- Destruction d'une quinzaine de mètres de la cloison bâbord de la cale supérieure et son revêtement ;
- Déformation de plusieurs évaporateurs ;
- Combustion de câbles d'alimentation des équipements de navigation ou de pêche situés à la passerelle ;
- Un mois d'arrêt technique.

CONCLUSION

Un défaut d'isolement de la résistance chauffante intégrée dans la porte est la cause de l'incendie.

LES PRINCIPALES MESURES PRISES PAR L'ARMATEUR.

- Contrôle de l'état de tous les circuits de chauffage de ce type de porte ;
- Installation d'une protection électrique de ces portes par un disjoncteur différentiel ;
- Installation d'une détection incendie dans le local de conditionnement.



Porte fermée et disjoncteur installé

ENSEIGNEMENT

2014-E-024 : L'incendie a pu être maîtrisé rapidement grâce à la présence à bord d'un officier connaissant bien le navire.



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