



Rapport d'investigation préliminaire

VALANZO



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

INCENDIE À BORD DU CASEYEUR VALANZO DANS LE PORT DE MORTAGNE SUR GIRONDE LE 14 JUIN 2011

NAVIRE



VALANZO : navire à coque en plastique construit en 1986 (MN 639 204) – L : 6,75 m – Jauge : 4,39 tx – Propulsion : 59 kW.

Moyen de lutte contre l'incendie : un extincteur à poudre de 4 kg, contrôlé le 8 novembre 2010.

Moyen d'assèchement : une petite pompe électrique mobile.

Visite annuelle programmée début juillet 2011.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Vers 10h30, le patron se rend à bord de son navire, amarré par tribord sur un appontement du port, pour des opérations d'entretien à quai.

Ayant récemment effectué des travaux sur la centrale hydraulique, située dans le peak AV, il a détecté une perte d'huile. Cette huile s'infiltré par un tube en PVC de diamètre 100 mm, dans lequel passe le câblage électrique du bord, et s'accumule dans les fonds, à l'arrière. Une petite quantité d'huile a déjà été pompée et recueillie dans un bidon.

Pour achever l'opération, le patron branche ses batteries puis relie l'alimentation électrique de la pompe d'assèchement à celle de la pompe de lavage, précédemment déconnectée. Le domino de connexion de la pompe étant endommagé par l'oxydation, il relie les fils directement entre eux.

Puis, il se penche à l'intérieur du peak AR tribord en maintenant le corps de pompe au plus près du fond

Dans le peak arrière bâbord se situe le réservoir de carburant, d'une capacité de 170 litres. Au moment de l'incident, il contient environ 140 litres. Construit en aluminium, il se remplit par un bouchon comportant une mise à l'air, mais sans dégagement vers l'extérieur. Les vapeurs de carburant sont donc prisonnières du peak. En outre, le réservoir fuit légèrement et le carburant suinte vers le fond du navire où il se mélange aux autres fuites.



Les peak bâbord et tribord communiquent en direct par le fond du navire.

Alors que le patron est penché pour commencer le pompage, le torse à l'intérieur du compartiment tribord, il se produit un flash qui le rejette en arrière. Il est brûlé aux mains et aux deux avant-bras et le feu a également pris dans ses cheveux. Il appelle à l'aide. Une personne intervient, munie d'un extincteur pris sur un autre navire, mais elle ne parvient pas à le faire fonctionner. C'est le patron du *VALANZO* qui l'actionne.

Le flash a mis le feu à la gaine et aux câbles électrique courant sous le pont du navire, vers la timonerie et le compartiment avant. Rapidement, de la fumée s'échappe de la timonerie où les câbles électriques se consomment. Le patron parvient à débrancher et à sortir les deux batteries puis utilise

son propre extincteur à poudre (avec difficulté, le percuteur étant bloqué par l'oxydation).

A 10h36, le CODIS 17 signale que les pompiers se rendent sur le port pour intervenir.

CONSÉQUENCES

Le patron a le visage brûlé au 1^{er} degré.

L'installation électrique du bord est détruite.

Les filtres à essence et la pompe de lavage sont également détruits.

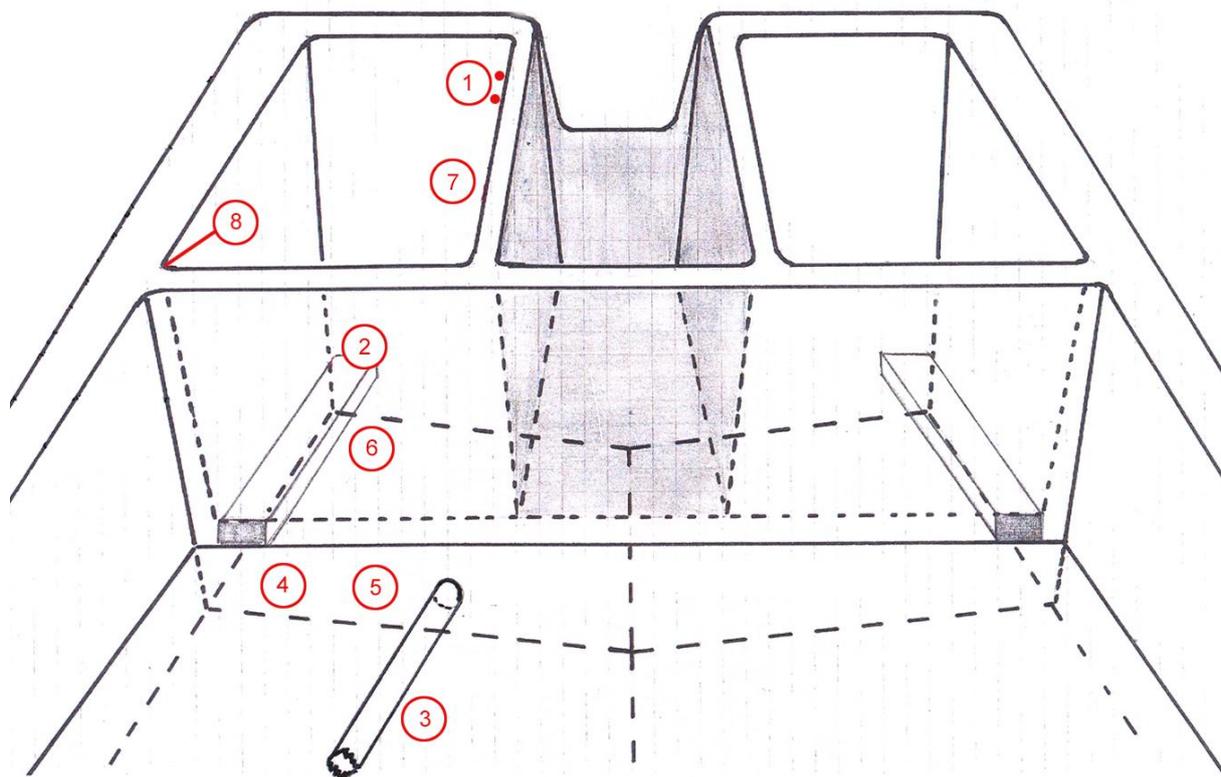
CONCLUSION

L'accident est dû à un court-circuit ayant enflammé des vapeurs d'essence.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

- Imprudence du patron qui a assemblé des fils électrique sans protection.
- Le patron a cependant lutté avec efficacité pour éviter que le feu ne se propage.
- Les compartiments tribord et bâbord ne disposent d'aucune ventilation lorsque les panneaux sont fermés, ce qui n'est pas conforme à l'article 4.01 de la division 227 (prévention de l'incendie à bord des navires de pêche de moins de 12 m).
- Les fuites d'huile hydraulique et d'essence ne pouvaient être récupérées facilement, ce qui n'est pas conforme à l'article 3.07 de la division 227 (prévention de la pollution à bord des navires de pêche de moins de 12 m).
- La fuite du réservoir d'essence aurait dû être réparée.



- 1 Filtres à essence (2)
- 2 Réserve d'huile moteur (5 litres)
- 3 Gaine de passage des câbles électriques
- 4 Pompe de lavage et prise d'eau à la mer
- 5 Réserve d'huile moteur (3 bidons de 2 litres)
- 6 Emplacement de la pompe d'assèchement, tenue par le marin
- 7 Point de raboutage par des fils dénudés de l'alimentation de la pompe de lavage avec la pompe d'assèchement
- 8 Passage sous plat-bord des câbles de commande du moteur



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 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