

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME**

**ÉCHOUEMENT**

**DU PÉTROLIER «MIMI»  
MOUILLAGE DE LANORAIE  
FLEUVE SAINT-LAURENT (QUÉBEC)  
21 SEPTEMBRE 1994**

**RAPPORT NUMÉRO M94L0029**

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet accident dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

## **RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME**

### **ÉCHOUEMENT**

du pétrolier «MIMI»  
Mouillage de Lanoraie  
Fleuve Saint-Laurent (Québec)  
21 septembre 1994

**RAPPORT NUMÉRO M94L0029**

### **RÉSUMÉ**

Le 21 septembre 1994, le pétrolier «MIMI», qui transportait 24 320 tonnes métriques de produits pétroliers divers en provenance de Porvoo en Finlande, se dirigeait vers Montréal (Québec) avec un pilote à son bord. Étant donné son tirant d'eau, le navire a dû mouiller au large de Tracy (Québec) pour attendre un quai à Montréal.

Vers 3 h 23 HAE, le «MIMI» a effectué des manoeuvres d'approche à vitesse réduite pour se rendre au mouillage de Lanoraie (Québec). Une fois le navire en position, on a mouillé l'ancre et placé la manette du transmetteur d'ordres à la position «marche arrière» pour casser l'erre du navire. Cependant, la machine principale s'est engagée en marche avant et, avant que l'équipage ne se rende compte de ce qui se passait, le navire a pris de la vitesse et s'est échoué sur la berge sud-est. On n'a signalé aucun blessé, ni aucune avarie ou pollution par suite de cet événement.

This report is also available in English.

**AUTRES RENSEIGNEMENTS FACTUELS****Fiche technique du navire**

Nom	«MIMI»
Port d'immatriculation	Grimstad, Norvège
Pavillon	Norvégien
Numéro officiel	8920347
Genre	Pétrolier
Jauge brute	21 145 tonneaux
Longueur	178,90 m
Tirant d'eau	Avant : 10,6 m Arrière : 10,3 m
Construction	Acier, 1992
Propulsion	Un moteur B&W de 7 943 kW, entraînant une hélice à pas fixe.
Propriétaires	Fram Tankers V Ltd. Monrovia, Liberia

Les allures en manoeuvre sont transmises de la passerelle vers la salle des commandes, située dans la salle des machines, au moyen d'un transmetteur d'ordres. Un mécanisme synchronise automatiquement la direction sur le transmetteur d'ordres, dans la salle des commandes, avec le sens de rotation de la machine principale. Pour lancer la machine principale et lui donner le régime nécessaire lors d'une manoeuvre, le tableau de commande de la salle des commandes est muni d'une autre manette qui est placée parallèlement au transmetteur d'ordres. Cette manette unique ne peut être actionnée que par le personnel de la salle des machines. Toutefois, on peut faire passer la manoeuvre de la machine principale de la salle des commandes à la commande-passerelle. Le personnel à la passerelle n'a qu'à appuyer sur un seul bouton pour exécuter ce changement. Dans le cas à l'étude, le personnel à la passerelle a préféré laisser le personnel de la salle des machines commander la machine principale tandis que le navire se trouvait en eaux restreintes.

Lorsqu'on a transmis l'ordre de mettre la machine en marche arrière toute, avant l'échouement, la manette du transmetteur d'ordres à la salle des machines était à la position «marche arrière toute». La machine principale a été mise en marche arrière et le régime a été augmenté à l'aide de la manette des gaz. Peu après, on a constaté que la machine principale ne tournait pas dans le bon sens; on n'a pas pu réduire la vitesse à temps pour casser l'erre et le navire s'est échoué.

Le relevé informatique de l'enregistreur de données a permis de confirmer que la machine principale tournait en marche avant et que les gaz étaient en marche arrière. Toutefois, le tachymètre indiquait que la machine principale faisait marche avant tandis que

le voyant lumineux du sélecteur de sens de rotation de la machine principale affichait «marche arrière».

## **ANALYSE**

Le mécanisme est une installation pneumatique, munie d'un voyant lumineux, qui modifie le circuit de synchronisation et, par conséquent, le sens de rotation de la machine principale.

Le relevé informatique de l'enregistreur de données et le voyant lumineux du sélecteur de sens de rotation de la machine principale laissent supposer que la manette du transmetteur d'ordres de la salle des machines a bel et bien été placée à la position «marche arrière». Par contre, le tachymètre et la poussée de l'hélice indiquent que la machine tournait en marche avant.

On a signalé que la panne du mécanisme est un cas isolé et que le mécanisme s'est avéré être fiable par le passé. Des essais ultérieurs n'ont révélé aucune anomalie.

## **CONCLUSIONS**

1. Les manoeuvres de la machine principale étaient commandées à partir de la salle des machines.
2. La sélection du sens de rotation de la machine principale se fait automatiquement lorsque le mécanicien de quart exécute les ordres de manoeuvre transmis de la passerelle au moyen du transmetteur d'ordres.
3. Bien que les commandes de la machine principale aient été mises en marche arrière, on s'est rendu compte, peu après, que la machine tournait en marche avant.
4. Des essais ultérieurs sur le mécanisme du transmetteur d'ordres de la salle des commandes n'ont révélé aucune anomalie.

## **CAUSES**

Le «MIMI» s'est échoué à cause de la poussée imprévue de l'hélice en marche avant. Bien que la machine principale ait été mise en marche arrière, on s'est aperçu peu après qu'elle faisait marche avant. Il n'a pas été possible de déterminer la cause exacte du mauvais fonctionnement du mécanisme.

**MESURES DE SÉCURITÉ PRISES**

Par la suite, un mécanicien d'entretien du fabricant de la machine principale s'est penché sur ce mauvais fonctionnement du mécanisme de manoeuvre de la machine. Aucune anomalie n'a été relevée. Le mauvais fonctionnement ne s'est pas reproduit.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 14 juin 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Hugh MacNeil.