

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ABORDAGE

**ENTRE LES PORTE-CONTENEURS
«CAST BEAR» ET «CANMAR EUROPE»
SUR LE LAC SAINT-PIERRE (QUÉBEC)
16 AOÛT 1995**

RAPPORT NUMÉRO M95L0070

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

Abordage

entre les porte-conteneurs
«CAST BEAR» et «CANMAR EUROPE»
sur le lac Saint-Pierre (Québec)
16 août 1995

RAPPORT NUMÉRO M95L0070

Résumé

Le 16 août 1995, les porte-conteneurs «CAST BEAR» et «CANMAR EUROPE», à forts tirants d'eau, font route en direction opposée sur le lac Saint-Pierre à une vitesse réduite de 11 et 12 noeuds, respectivement, en raison de la visibilité réduite dans le brouillard. Après que les navires se soient détectés au moyen de leurs radars, les pilotes s'entendent par radiotéléphone pour une rencontre bâbord à bâbord. Lorsque les navires se trouvent à environ deux encablures en amont de la bouée S74, le personnel navigant à bord des deux navires aperçoit le feu de tête de mât de l'autre navire à une courte distance sur l'avant bâbord. Quelques secondes plus tard, on ressent une faible secousse sur le «CANMAR EUROPE». Par contre, le «CAST BEAR» doit être informé de l'abordage par radiotéléphone étant donné que son équipage n'a ressenti aucune secousse. Les deux navires ont été légèrement endommagés, mais cet événement n'a fait ni blessé ni pollution.

This report is also available in English.

Autres renseignements factuels

Fiche technique des navires

Nom	«CANMAR EUROPE»	«CAST BEAR»
Port d'immatriculation	Hamilton, Bermudes	Port-Louis, Mauritanie
Pavillon	des Bermudes	Mauritanien
Numéro officiel	7027540	8619053
Genre	Porte-conteneurs	Porte-conteneurs
Jauge brute	30 491 tonneaux	23 761 tonneaux
Longueur	231,55 m	201,53 m
Tirant d'eau	Avant : 7,75 m Arrière : 9,1 m	Avant : 9,24 m Arrière : 9,3 m
Construction	Acier	Acier
Propulsion	Un moteur Sulzer de 21 331 kW	Un moteur Sulzer de 10 350 kW
Propriétaires	Canada Maritime Ltd., Hamilton, Bermudes	A/S Thor Dahl Shipping, Sanderford, Norvège

Le «CANMAR EUROPE» est sous la conduite d'un pilote et le personnel de quart à la passerelle se compose du second capitaine, d'un élève-officier et du timonier; le deuxième officier, qui vient de terminer son quart, est toujours présent sur la passerelle. Comme la visibilité est mauvaise, on demande au capitaine de monter sur la passerelle. Toutefois, il n'est pas présent à la passerelle lorsque survient l'abordage.

Le «CAST BEAR» est lui aussi sous la conduite d'un pilote et son personnel de quart à la passerelle se compose du capitaine, d'un officier de quart et du timonier. La visibilité se détériore si rapidement qu'aucun des deux navires n'a le temps de poster une vigie à l'extérieur.

Pour éviter l'effet de succion de la berge, les deux navires, qui ont une largeur de 30,64 m et 28,41 m respectivement, naviguent près du centre du chenal de 244 m de large. À bord des deux navires, la navigation s'effectue à l'aide de radars, et on se sert des amers comme points de référence pour déterminer la distance du navire par rapport au centre du chenal. Les deux navires restent chacun de leur côté du chenal pour se rencontrer en toute sécurité. Pour ce faire, le pilote du «CANMAR EUROPE» ordonne de changer le cap du 250 °(V) au 252 °(V) tandis que le pilote du «CAST BEAR» change le cap du 070 °(V) au 071 °(V).

Vers 4 h 10, le personnel navigant des deux navires aperçoit le feu

¹ Toutes les heures sont exprimées en HAE (temps universel coordonné (UTC) moins quatre heures), sauf indication contraire.

de tête de mât de l'autre navire à courte distance sur l'avant bâbord.

Les deux navires s'abordent à deux encablures en amont de la bouée S74. Le heurt d'un navire contre l'autre est léger et n'a apparemment pas été ressenti sur la passerelle du «CAST BEAR». Le point de contact entre les deux navires n'est pas visible de la passerelle à cause des conteneurs en pontée. Le personnel navigant des deux navires affirme que leur navire respectif est demeuré du bon côté du chenal et que l'autre navire a traversé le centre du chenal pour venir l'aborder.

Analyse

En plus d'être muni d'appareils radars, le «CANMAR EUROPE» est équipé d'une carte électronique reliée à un système de positionnement global différentiel (SPGD/DGPS). L'analyse des données enregistrées sur cette carte électronique indique que le «CANMAR EUROPE» naviguait à environ sept mètres du centre du chenal. Au moment de l'événement, le réseau expérimental DGPS de la Garde côtière canadienne était en opération et transmettait des corrections dont le niveau de précision était d'au moins 10 m dans 95 p. 100 des cas. L'expérience démontre que, sur le lac Saint-Pierre, la précision du système DGPS est habituellement de un à cinq mètres. La carte électronique indique que le «CANMAR EUROPE» s'est dirigé vers le côté droit du chenal, mais compte tenu de la marge d'erreur possible du système DGPS sur le lac Saint-Pierre, il n'a pas été possible de déterminer avec certitude la position exacte de l'abordage par rapport au centre du chenal.

Conclusions

1. Une entente a été conclue par radiotéléphone entre les pilotes des deux navires pour une rencontre bâbord à bâbord.
2. Les deux navires à forts tirants d'eau naviguaient près du centre du chenal pour éviter l'effet de succion de la berge.
3. Aucun des deux navires n'avaient posté une vigie à l'extérieur.
4. En raison de la visibilité réduite, la navigation se faisait principalement par observation radar.
5. Les données enregistrées sur la carte électronique reliée au DGPS du «CANMAR EUROPE» indiquent que le «CANMAR EUROPE» naviguait à environ sept mètres du centre du chenal.
6. Compte tenu de la marge d'erreur possible du système DGPS, il n'a pas été possible de déterminer avec certitude la position exacte de l'abordage par rapport au centre du chenal.

7. Le personnel navigant des deux navires n'a pas évalué de façon précise la position de leur navire par rapport au centre du chenal, pour assurer une rencontre en toute sécurité.
8. Le heurt d'un navire contre l'autre n'a pas été ressenti par le personnel navigant du «CAST BEAR».

Causes et facteurs contributifs

Un abordage a eu lieu entre le «CANMAR EUROPE» et le «CAST BEAR» comme le personnel navigant des deux navires n'a pas évalué de façon précise la position de leur navire afin d'assurer une distance de passage sûre. Les deux navires avaient planifié de naviguer près du centre du chenal pour éviter l'effet de succion de la berge étant donné leur fort tirant d'eau. Cette situation ne laissait aux navires qu'un faible espace de manoeuvre pour réagir en cas d'urgence.

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 23 avril 1997 par le Bureau, qui est composé du Président Benoît Bouchard et des membres Maurice Harquail, Charles Simpson et W.A. Tadros.