

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR UN ACCIDENT MARITIME

ENVAHISSEMENT ET NAUFRAGE

DU BATEAU DE PÊCHE « MISS SHANNON »
AU LARGE DE GLACE BAY, CAP-BRETON

(NOUVELLE-ÉCOSSE)

LE 27 SEPTEMBRE 1996

RAPPORT NUMÉRO M96M0132

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 un accident maritime

Envahissement et naufrage
du bateau de pêche « MISS SHANNON »
au large de Glace Bay, Cap-Breton (Nouvelle-Écosse)
le 27 septembre 1996

Rapport numéro M96M0132

Résumé

Alors qu'il était en route pour le nord-est de Glace Bay afin d'y pêcher du crabe, le « MISS SHANNON » s'est empli d'eau après avoir embarqué un gros paquet de mer. Le bateau a perdu sa réserve de flottabilité, s'est promptement retourné et l'arrière a commencé à s'enfoncer. Personne n'a eu le temps de mettre les gilets de sauvetage ni de demander de l'aide. Deux des trois membres de l'équipage ont perdu la vie.

This report is also available in English.

Autres renseignements de base

Fiche technique du navire

Nom	« MISS SHANNON »
Numéro officiel	810429
Pavillon	Canada
Port d'immatriculation	Sydney
Jauge brute	11 tonneaux
Longueur	8,5 m
Type	Bateau de pêche
Propulsion	Diesel Detroit 250, 186 kW
Construction	1988, Bear Point (N.-É.)
Propriétaire/exploitant	M. Donald L. Caldwell, Sydney Mines (N.-É.)

Le « MISS SHANNON » était un bateau de pêche de construction ouverte, de type Cape Islander. Il était équipé d'un radiotéléphone très haute fréquence (R/T VHF), d'un téléphone cellulaire, d'un gilet de sauvetage pour chaque personne à bord tel qu'exigé par le Règlement, d'une bouée de sauvetage et de fusées à main. Le « MISS SHANNON » n'avait ni radeau de sauvetage ni autre petite embarcation du genre, et il n'avait pas de radiobalise de localisation des sinistres. Il s'agissait d'un bateau de moins de 15 tonneaux de jauge brute non assujéti à des inspections réglementaires de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada et il n'avait pas été inspecté.

Le 27 septembre 1996, le « MISS SHANNON » faisait le trajet d'aller vers les lieux de pêche du crabe avec 20 casiers arrimés sur le pont du coffre. Le poids des casiers était d'environ 907 kg, sans compter les orins et les bouées de repérage. Apparemment, le bateau avait transporté un chargement semblable dans des conditions météorologiques analogues à l'ouverture de la pêche au crabe les cinq ou six années précédentes.

Comme le « MISS SHANNON » était profondément enfoncé, on avait fermé les dalots du pont du coffre. Le bateau était en fibre de verre et le pont du coffre était étanche. Une écoutille avait été laissée ouverte pour permettre à l'eau embarquée de s'écouler dans les fonds. Une lame exceptionnellement grosse s'est abattue sur le bâtiment qui présentait son côté bâbord au vent et à la lame, et l'eau a inondé le coffre jusqu'au plat-bord. Comme les dalots étaient fermés, l'eau est restée à bord.

En quelques secondes, le bateau s'est retourné, son arrière s'est enfoncé et il s'est dressé presque à la

verticale, nez en l'air.

Le propriétaire/exploitant et ses deux fils étaient dans la timonerie au moment de l'invasion le quel, selon le survivant, a eu lieu vers 13 h 20. Même si la mer était forte, l'équipage n'avait auparavant pas montré d'inquiétude concernant sa sécurité.

Pour s'échapper de la timonerie, le survivant a enfoncé d'un coup de pied l'une des fenêtres de la timonerie. L'ouverture ainsi créée a diminué encore davantage la flottabilité, mais elle a permis aux trois hommes de s'échapper du navire, qui, ils le savaient alors, allait couler rapidement.

Le survivant ainsi que le propriétaire/exploitant, qui ne savait pas nager, se sont servis de la bouée de sauvetage pour se maintenir à flot. L'autre membre de l'équipage s'est agrippé à une bouée-repère en polythène. Ils sont restés tous les trois ensemble à peu de distance du bateau car ils craignaient de s'empêtrer dans la grande quantité de câble en polypropylène qui flottait librement à la surface de l'eau.

Le « MISS SHANNON » avait été gréé et armé pour la pêche à l'espadon, ce qui nécessitait l'installation d'un balcon faisant saillie d'environ 3 m à l'avant. Le balcon était désormais presque vertical et il surplombait l'avant toujours émergé de 0,6 m.

Lorsque les trois hommes se sont rendu compte que le navire continuait de flotter, même à la verticale, ils ont décidé de se hisser à bord. Le survivant a grimpé sur le balcon, le propriétaire/exploitant est resté sur la partie avant du rouf tandis que son autre fils s'agrippait à un cordage du côté tribord où il est resté empêtré dans le câble en polypropylène.

Le « MISS SHANNON » n'a coulé qu'environ 2,5 heures après s'être renversé, mais le propriétaire/exploitant et l'un de ses fils sont morts environ une heure après être remontés sur le bateau (le survivant est incapable de préciser le moment exact).

Vers 16 h 52, le survivant a été recueilli par un autre bateau de pêche. L'équipage de celui-ci l'avait aperçu vers 16 h 44 et avait averti la station radio de la Garde côtière de Sydney. Cette dernière avait prévenu le Centre de coordination du sauvetage d'Halifax qui avait chargé un avion Hercules des Forces canadiennes en vol dans ces parages de se rendre sur place. Des hélicoptères Labrador et le garde-côte canadien « LOUISBOURG » ont aussi été mobilisés, mais on n'a pas eu recours à leurs services.

¹ Toutes les heures sont exprimées selon l'heure d'été de l'Atlantique (UTC plus 3 heures).

Vers 17 h 25, le corps du propriétaire/exploitant a été repêché par un autre bateau et à 18 h 10, un troisième bâtiment a retrouvé le cadavre de la deuxième victime.

Le survivant a été examiné dans un hôpital de l'endroit qui l'a renvoyé chez lui. Un médecin local a confirmé que la noyade était la cause de la mort du propriétaire/exploitant et de son fils.

Conditions météorologiques et état de la mer

Le temps n'était pas très beau dans l'après-midi du 27 septembre : des vents du nord-est soufflaient à 20 noeuds, les lames atteignaient 3 ou 4 mètres de hauteur et la visibilité était de quelque 4 milles. La température de l'eau en surface était d'environ 13 °C, ce qui correspond à un temps de survie prévisible de 3,5 heures.

Expérience de l'équipage

Le propriétaire/exploitant pêchait dans le secteur depuis 1979, et il avait une cinquantaine d'années d'expérience de la pêche. L'un de ses deux fils l'aidait depuis environ 28 ans et l'autre, le survivant, possédait quelque 16 ans d'expérience comme marin-pêcheur.

Analyse

Le chargement de casiers que le bateau transportait était suffisant pour provoquer l'immersion des dalots du pont du coffre. Ce dernier aurait donc été inondé si les dalots n'avaient pas été bouchés.

Sur des petits bateaux de construction ouverte, lorsque les dalots sont bouchés à l'aide de tapes, l'eau embarquée par-dessus le plat-bord est emprisonnée dans le coffre étanche, ce qui menace la sécurité du navire. Le jour où le « MISS SHANNON » a coulé, un des panneaux de cale avait été laissé ouvert pour permettre à l'eau embarquée de s'écouler dans les fonds.

En haute mer, tous les bateaux de construction ouverte armés de la même façon sont vulnérables à ce type de situation dangereuse. Tous les petits bâtiments de construction ouverte sont exposés à s'emplier d'eau et les événements qui se sont produits dans cet accident montrent bien que ces bateaux sont très vulnérables aux intempéries et doivent être exploités avec prudence.

Comme pour tous les bâtiments de construction ouverte, la réserve de flottabilité et la stabilité positive du « MISS SHANNON » n'étaient assurés que si les côtés du bateau demeuraient intacts jusqu'au niveau du plat-bord.

Bien qu'une écrouille ait été laissée ouverte pour laisser couler dans les fonds l'eau embarquée dans des conditions normales, d'où elle pouvait être évacuée par les pompes de cale, l'eau embarquée à cette occasion ne s'est pas écoulée assez rapidement pour éviter la perte de stabilité due à l'inondation soudaine du pont du coffre.

Même s'il y avait des gilets de sauvetage et des fusées éclairantes à bord, la rapidité de l'abandon a empêché les naufragés de s'en servir. Ces équipements étaient arrimés à l'intérieur du rouf et non dans la timonerie où ils auraient été plus accessibles.

Quoique exploité dans un secteur situé à plus de 20 milles de la côte, le « MISS SHANNON » n'avait ni embarcation ni radeau de sauvetage et n'était pas muni d'une radiobalise de localisation des sinistres. Il s'agit d'une situation assez courante.

Plongée dans de l'eau à une température d'environ 13 °C, une personne peut survivre pendant environ 3,5 heures, mais les deux hommes qui se sont noyés ont été incapables de se maintenir à flot pendant aussi longtemps. On ne sait pas quel rôle ont joué les câbles flottants dans le décès de la victime qui y était empêtrée.

Faits établis

1. Les dalots du pont du coffre étaient fermés parce qu'ils se trouvaient sous la flottaison alors que le bateau était chargé de casiers à crabe.
2. Un panneau de cale avait été laissé ouvert mais cette ouverture a été insuffisante pour évacuer l'important volume d'eau qui s'est retrouvé sur le pont du coffre quand celui-ci a été inondé.
3. Lorsque le pont du coffre s'est empli jusqu'au niveau du plat-bord, le « MISS SHANNON » a rapidement perdu sa stabilité, s'est retourné et a coulé l'arrière en premier.
4. Au début, le propriétaire/exploitant et ses deux fils ont été emprisonnés dans la timonerie par le renversement soudain et le naufrage partiel du « MISS SHANNON » .
5. Le bateau s'est stabilisé à la verticale, nez en l'air, et est demeuré dans cette position pendant environ 2,5 heures avant de couler.
6. La rapidité avec laquelle le navire s'est retrouvé à la verticale a empêché l'équipage d'envoyer un signal de détresse par l'un des moyens disponibles ou d'atteindre les gilets de sauvetages arrimés dans le rouf.
7. Un des membres de l'équipage a survécu, probablement parce qu'il a réussi à s'accrocher

au balcon de proue qui était hors de l'eau.

8. Les câbles flottants présentaient un danger lorsque les membres de l'équipage étaient dans l'eau.
9. Il n'y avait ni embarcation ni radeau de sauvetage à bord du « MISS SHANNON » même s'il devait naviguer en haute mer pour la pêche.

Causes et facteurs contributifs

Le « MISS SHANNON » s'est retourné et a coulé après avoir perdu sa réserve de flottabilité quand le pont du coffre a été inondé jusqu'au plat-bord par un paquet de mer. L'équipage n'a pas eu le temps d'envoyer d'appel de détresse ni de mettre les gilets de sauvetage, et il n'y avait ni embarcation ni radeau de sauvetage à bord.

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 16 décembre 1998 par le Bureau, qui est composé du président, Benoît Bouchard, et des membres, Maurice Harquail, Charles Simpson et W.A. Tadros.