

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ABORDAGE

**ENTRE LES VRAQUIERS
«ALGONORTH» ET «RIXTA OLDENDORFF»
CANAL DE BEAUHARNOIS
2 AOÛT 1994**

RAPPORT NUMÉRO M94L0021

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 vraquiers «ALGONORTH» et «RIXTA OLDENDORFF»
dans le canal de Beauharnois
2 août 1994

RAPPORT NUMÉRO M94L0021

RÉSUMÉ

Le 2 août 1994, les vraquiers «RIXTA OLDENDORFF» et «ALGONORTH» transitent le canal de Beauharnois dans la Voie maritime. À la suite de manoeuvres pour revenir sur sa route, le «ALGONORTH» évite sur la gauche et embarde du côté du navire descendant «RIXTA OLDENDORFF».

Les deux navires se retrouvent en situation d'abordage. Des manoeuvres d'évitement sont exécutées, mais elles ne suffisent pas pour éviter l'abordage. Les deux navires sont légèrement endommagés, mais on ne rapporte aucun blessé ni pollution par suite de l'accident.

RENSEIGNEMENTS FACTUELS

Nom	«ALGONORTH»	«RIXTA OLDENDORFF»
Port		
d'immatriculation	Sault Ste. Marie Hong Kong	
Pavillon	Canadien	Hong Kong
Numéro officiel	341240	708751
Type	Vraquier	Vraquier
Jauge brute	18 496 tonneaux	18 121 tonneaux
Longueur	222,56 m	195 m
Tirant d'eau	av. : 7,93 m	av. : 6,29 m
	ar. : 7,95 m	ar. : 7,39 m
Construction	Acier	Acier
Groupe propulseur	Deux moteurs diesel totalisant 8 948 kW	Un moteur diesel de 7 870 kW
Propriétaires	Algoma Central Marine	Egon Oldendorff Hong Kong Inc.

Vers 8 h 12, sous la conduite d'un pilote, le navire descendant «RIXTA OLDENDORFF», qui se rend à Sorel (Québec) avec un chargement de bentonite, s'engage sous le pont à travée levante de Valleyfield (Québec). Il longe la rive sud à une vitesse-fond moyenne de 8,8 noeuds. Vers 8 h 14, le «ALGONORTH», qui se dirige vers Hamilton (Ontario) avec un chargement de minerai de fer, passe sous le pont à travée levante de Saint-Louis, à une vitesse-fond moyenne de 7 noeuds. Dans les atterrages de la bouée C22, l'officier en charge du pilotage à bord du «ALGONORTH» commande un cap au 265,5 ° vrai (V).

Peu après, l'officier-assistant informe l'officier en charge du pilotage que la route suivie est incorrecte. À ce moment, les précipitations de pluie sont abondantes réduisant la visibilité à presque nulle. Le capitaine arrive sur la passerelle et prend connaissance de la situation. Quelques instants plus tard, la bouée rouge C24 apparaît sur l'avant bâbord du «ALGONORTH»; on commande une manoeuvre d'évitement et la barre est mise à gauche toute. Le personnel à la passerelle aperçoit le «RIXTA OLDENDORFF», à proximité, sur l'avant tribord. Le «ALGONORTH» communique avec le «RIXTA OLDENDORFF» et lui demande, sur deux coups de sifflet, un passage tribord à tribord, mais le «RIXTA OLDENDORFF» a déjà mis sa machine principale à en arrière toute pour prévenir l'abordage. Le capitaine du «ALGONORTH» met la machine principale en marche arrière pour réduire la vitesse du navire et la force de l'impact entre les deux navires.

Toutefois, malgré ces manoeuvres d'évitement, l'abordage entre les deux navires est inévitable; l'avant tribord du «RIXTA OLDENDORFF» heurte le côté tribord du «ALGONORTH».

ANALYSE

Le «ALGONORTH» a été exempté du pilotage obligatoire, parce que son capitaine et ses officiers chargés du pilotage répondent aux exigences imposées par l'Autorité du pilotage des Grands Lacs pour une telle exemption. L'officier en charge transitait cette partie de la voie maritime pour la première fois cette saison. Celui-ci était assisté par un autre officier qui possède des qualifications similaires.

Les navigateurs qui voyagent dans ce secteur de la Voie maritime se réfèrent habituellement à une carte qui leur donne des caps à suivre sur des alignements précis. La route entre les bouées C22 et C24 est au 260 °(V). Au moment où le «ALGONORTH» est arrivé à la hauteur de la bouée C22, l'officier en charge du pilotage a demandé au timonier de suivre un cap au 265,5 °(V). L'officier responsable du pilotage a été avisé par son collègue que le cap était incorrect. Malgré cette intervention de l'officier-assistant, le navire a maintenu son cap au 265,5 °(V).

Même si les conditions atmosphériques rendaient les échos plus difficiles à apprécier et moins visibles sur l'écran à cause des fortes précipitations, le capitaine du «ALGONORTH» a détecté le «RIXTA OLDENDORFF» à une distance de plus de 0,75 mille marin. Peu après, la bouée C24 a été aperçue visuellement sur l'avant bâbord. Pour éviter l'échouement et ramener le navire dans le canal, le capitaine a commandé la barre à gauche toute et l'a gardée «comme ça» jusqu'à ce que le «RIXTA OLDENDORFF» soit en vue. Cette manoeuvre a non seulement permis d'éviter l'échouement, mais elle a aussi contribué à réduire la force de l'impact entre les deux navires.

CONSTATATIONS

1. Les navires ont été gênés par des précipitations de pluie abondantes qui ont eu pour effet de réduire considérablement la visibilité.
2. L'officier en charge du pilotage du «ALGONORTH» en était à son premier voyage de la saison dans cette partie de la Voie maritime.
3. Les radars en usage à bord du «ALGONORTH» ont eu un rendement inefficace par moments en raison des fortes précipitations qui prévalaient dans le secteur.
4. Les deux navires ont communiqué ensemble durant les manoeuvres pour éviter l'abordage.
5. Le «RIXTA OLDENDORFF» a pris des mesures pour éviter l'abordage et en limiter les conséquences.
6. Le capitaine a pris la commande du «ALGONORTH» pour éviter l'échouement.

7. Le personnel responsable du quart à la passerelle à bord du «ALGONORTH» n'avait pas de position précise depuis le passage de la bouée C22.

CAUSES

L'officier en charge du pilotage sur le «ALGONORTH» a commandé un cap qui a fait dévier le navire de sa route. Les manoeuvres effectuées pour ramener le navire dans le canal ont fait embarder le navire. Le navire descendant «RIXTA OLDENDORFF» se trouvait à proximité lorsque cette situation s'est produite.

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 mars 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Gerald E. Bennett, Zita Brunet, l'hon. Wilfred R. DuPont et Hugh MacNeil.