

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ÉCHOUEMENT

**DU VRAQUIER «MANYAS 1»
AU LARGE DE POINTE-DES-MONTS (QUÉBEC)
20 JANVIER 1996**

RAPPORT NUMÉRO M96L0006

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 vraquier «MANYAS 1»
au large de Pointe-des-Monts (Québec)
20 janvier 1996

RAPPORT NUMÉRO M96L0006

Résumé

Le 19 janvier 1996, le «MANYAS 1» faisait route à destination de Baie-Comeau (Québec) lorsque, vers 21 h, le navire a été coincé par les glaces à quelque 3,7 milles marins au sud-ouest de Pointe-des-Monts. Le navire a demandé l'assistance d'un brise-glace auprès de la Garde côtière canadienne. Au cours de la nuit, de forts vents du sud-ouest ont drossé le navire vers la côte. À 4 h 38, le navire s'est échoué à proximité du phare de Pointe-des-Monts avant que le brise-glace n'ait pu lui venir en aide. Le navire a subi des avaries; toutefois, l'accident n'a fait ni blessé ni pollution.

This report is also available in English.

Autres renseignements factuels

Fiche technique du navire

Nom	«MANYAS 1»
Port d'immatriculation	Istanbul, Turquie
Pavillon	Turquie
Numéro officiel	5548
Genre	Vraquier
Jauge brute	16 754 tonneaux
Longueur	175,99 m
Tirant d'eau	Avant : 3,05 m Arrière : 6,00 m
Construction	Acier, 1976, Japon
Propulsion	Un moteur B&W de 8 238 kW
Propriétaires	Sotrans Shipping and Trading Inc. Istanbul, Turquie

Le 19 janvier 1996, le «MANYAS 1», à l'état lège, fait route dans de la glace de première année. Afin de faciliter la navigation dans les glaces, le vraquier fait appel à un aviseur des glaces, qui monte à bord du navire à Port aux Basques (Terre-Neuve). Un avertissement de vents de tempête est émis à 15 h 37, annonçant des vents du secteur sud atteignant les 45 noeuds dans le secteur de Tadoussac à Pointe-des-Monts, et jusqu'à 55 noeuds près de la rive sud dans ce secteur.

Vers 21 h, les glaces coincent le navire et l'immobilisent à 3,7 milles marins (M) au sud-ouest de Pointe-des-Monts. Sans tarder, le navire demande au Centre des Services de communications et du trafic maritime (SCTM) de Les Escoumins l'assistance d'un brise-glace. Le Bureau des glaces de Québec affecte le «MARTHA L. BLACK»; toutefois, celui-ci s'occupe déjà de deux autres cas dans le port de Baie-Comeau, et il prévoit se ravitailler en eau potable avant de se diriger vers le «MANYAS 1». Le départ du brise-glace de Baie-Comeau vers Pointe-des-Monts pour assister le «MANYAS 1», est prévu pour minuit.

Étant donné la situation du «MANYAS 1», le capitaine et l'aviseur des glaces quittent la passerelle et se retirent chacun dans leur cabine en attendant l'arrivée du «MARTHA L. BLACK». Entre-temps, le personnel de quart à la passerelle est chargé d'assumer les tâches coutumières et de faire part de la progression du brise-glace vers le «MANYAS 1».

Le ravitaillement en eau potable prend plus de temps que prévu, et le brise-glace ne quitte Baie-Comeau que vers 2 h 25.

¹

Toutes les heures sont exprimées en HNE (temps universel coordonné (UTC) moins cinq heures), sauf indication contraire.

Vers 2 h 29, l'aviseur des glaces monte à la passerelle pour évaluer la situation et il se rend alors compte que le vraquier a dérivé et se trouve à 1,3 M de la côte, sans que l'officier responsable du quart à la passerelle n'ait pris les mesures nécessaires pour en avertir le capitaine. L'aviseur des glaces s'enquiert aussitôt de la position du brise-glace et informe le Centre des SCTM de Les Escoumins de la nouvelle position du vraquier, sans toutefois informer les SCTM de la précarité de la situation.

À 4 h 9, le «MANYAS 1» informe les SCTM qu'il n'est plus qu'à un demi mille de la côte et que les vents soufflent du 230° à 57 noeuds. Vers 4 h 45, le vraquier, qui pointe vers l'est, s'échoue côté bâbord arrière, à deux encablures au sud-est de Pointe-des-Monts. Le «MARTHA L. BLACK» n'est plus qu'à un mille du vraquier.

Le vraquier a une gîte de cinq degrés sur tribord et l'avant semble être demeuré en flottabilité. L'équipage du «MANYAS 1» effectue le sondage des compartiments susceptibles d'avoir été touchés et n'y constate aucune avarie apparente.

Le 20 janvier, vers 10 h 55, le vraquier se renfloue à la faveur de la marée haute puis, escorté par le brise-glace, il se dirige vers Baie-Comeau pour y évaluer son état de navigabilité.

Le 26 janvier, le «MANYAS 1» est remorqué vers un chantier maritime pour qu'y soient effectuées les réparations nécessaires par suite des avaries subies lors de l'échouement.

Analyse

Le rapport sur l'état des glaces au sud-ouest de Pointe-des-Monts émis par le Bureau des glaces de Québec fait état d'une : «Concentration 10/10 de glace épaisse de première année». Le fait que le navire était à l'état lège a réduit sa manoeuvrabilité dans les glaces et a rendu pratiquement impossible le passage du navire dans le secteur. Les forts vents du sud-ouest qui ont commencé à souffler vers 2 h 30 ont considérablement accéléré la dérive du vraquier vers la côte. Ces vents étaient prévus et annoncés; le personnel navigant a tout de même opté pour un trajet longeant la rive nord. Ce faisant, on a délibérément diminuer la marge de sécurité si le navire se faisait coincer par les glaces.

Le navire a été coincé par les glaces à 3,3 M de la côte; cinq heures et demie plus tard, il ne se trouvait plus qu'à 1,3 M. Pendant cette période, le vraquier a demandé l'assistance d'un brise-glace, mais il n'a pas lancé de message d'urgence. Lorsqu'un navire se retrouve dans une situation où le besoin d'aide est urgent, un message à cet effet doit être transmis dans les plus brefs délais par les responsables du quart à la passerelle ou par le capitaine. De cette façon, les autorités peuvent gérer la priorité des demandes d'assistance.

Il aurait été possible au «MARTHA L. BLACK» de mettre un terme à son ravitaillement en eau potable pour aller prêter assistance au «MANYAS 1» plus tôt. Toutefois, étant donné le type de message lancé par le vraquier, le brise-glace n'était pas au courant de la situation précaire du navire et a donc continué ses opérations habituelles avant de quitter Baie-Comeau. Ce n'est qu'une fois en mer que le brise-glace a appris la situation d'urgence dans laquelle se trouvait le vraquier.

Conclusions

1. Le fait que le «MANYAS 1» était à l'état lège a rendu pratiquement impossible le passage du navire dans les glaces au sud-ouest de Pointe-des-Monts.
2. Le personnel navigant a opté pour un trajet longeant la côte nord malgré les forts vents annoncés soufflant du secteur sud, ce qui a diminué la marge de sécurité.
3. La première demande d'assistance a été adressée au Centre des SCTM lorsque le navire se trouvait à 3,3 M de la côte.
4. Le vraquier n'a transmis aucun message de type «PAN PAN» (urgence) aux autorités.
5. Les forts vents du sud-ouest ont accéléré la dérive du navire vers la côte.
6. Lorsque le «MANYAS 1» s'est échoué, le brise-glace n'était plus qu'à un mille de lui.

Causes et facteurs contributifs

Le «MANYAS 1» s'est échoué au large de Pointe-des-Monts parce qu'il a été coincé par les glaces alors qu'il suivait un trajet longeant la côte et qu'il a dérivé vers celle-ci à cause des forts vents qui soufflaient dans le secteur. Le fait que le vraquier a informé les SCTM de sa situation et a demandé l'assistance d'un brise-glace pour continuer sa route plutôt que de lancer un message d'urgence a contribué à l'échouement.

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

Photos aériennes du vraquier échoué au large de Pointe-des-Monts
Aerial photographs of the grounded bulk carrier off Pointe-des-Monts

