

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME**

**AVARIES**

**AU VRAQUIER «KAPITONAS MESCERIAKOV»  
LAC SAINT-FRANÇOIS (QUÉBEC)  
21 DÉCEMBRE 1995**

**RAPPORT NUMÉRO M95C0118**

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**

### **AVARIES**

au vraquier «KAPITONAS MESCERIAKOV»  
sur le lac Saint-François (Québec)  
21 décembre 1995

**RAPPORT NUMÉRO M95C0118**

### **Résumé**

Le 21 décembre 1995, vers 12 h, le «KAPITONAS MESCERIAKOV» transite sur le lac Saint-François (Québec) par visibilité réduite et dans des conditions de glace graves pour la période de l'année. À la hauteur des bouées D6 et D4, on constate que le champ de glace situé au sud du chenal se déplace vers le nord fermant ainsi le sillage en eau libre laissé par les autres navires qui transitent dans le secteur. Le «KAPITONAS MESCERIAKOV», drossé par le champ de glace vers la bordure nord du chenal, tente sans succès de contrecarrer cette dérive; toutefois, le navire revient éventuellement au centre du chenal. Par la suite, on découvre une voie d'eau dans la citerne n° 3 du double-fond bâbord. L'équipage n'a ressenti aucune secousse et le navire n'a subi aucun talonnage, mais il semble que la fissure dans la citerne se soit produite lorsque le navire a été drossé vers la bordure nord du chenal par les glaces. Cet événement n'a fait ni blessé ni pollution.

## Autres renseignements de base

### Fiche technique du navire

Nom	«KAPITONAS MESCERIAKOV»
Port d'immatriculation	Klaipeda, Lituanie
Pavillon	Lituanien
Numéro officiel	7733473
Genre	Vraquier
Jauge brute	9 965 tonneaux
Longueur	146 m
Tirant d'eau	Avant : 7,95 m Arrière : 7,83 m
Cargaison	9 978 tonnes métriques de potasse
Construction	1978, Russie
Propulsion	Un moteur B&W de 4 928 kW
Équipage	20
Propriétaires	Lithuanian Shipping Company Klaipeda, Lituanie

Au lever du jour le 21 décembre 1995, sous la conduite de deux pilotes, le «KAPITONAS MESCERIAKOV» appareille du mur d'attente en aval de l'écluse Snell à destination de l'Irlande. Dans un secteur d'eau libre à la hauteur du mouillage de Saint-Zotique, le navire réduit sa vitesse pour effectuer une rencontre en toute sécurité avec un navire montant. Après cette rencontre, le navire reprend sa route et file environ huit noeuds pour s'engager dans une section du chenal entre le mouillage de Saint-Zotique et le canal de Beauharnois. Le personnel navigant s'aperçoit que le champ de glace situé au sud s'est déplacé vers le nord refermant ainsi le sillage en eau libre laissé par les navires précédants.

Sous la pression des glaces, le navire cherche constamment à abattre vers la gauche. Pour contrecarrer cet effet, les pilotes doivent corriger le cap du navire vers la droite à plusieurs reprises. Malgré les corrections de cap, il n'est pas possible de maintenir le navire au centre du chenal. Le navire dérive sur une route qui l'amène tout près de la bordure nord du chenal à la hauteur de la bouée D4. L'équipage ne ressent aucune secousse ou vibration anormales. Toutefois, lorsque le navire sort de cette zone de glace et qu'il navigue dans le canal de Beauharnois, les membres de l'équipage remarquent que le navire gîte sur bâbord. Les sondages indiquent que la citerne n° 3 du double-fond bâbord est pleine d'eau. Peu après, on constate qu'il y a une fissure dans l'arrondi de bouchain au droit de la citerne n° 3 du double-fond bâbord.

### Analyse

La neige abondante et le froid intense de novembre et décembre 1995 ont favorisé la formation de glace dans la voie maritime du Saint-Laurent. Au moment de l'événement à l'étude, la concentration de glace a été estimée à 10/10 de glace grise. Selon les *Instructions nautiques pour les Grands Lacs*, on considère que la navigation est

difficile lorsque la concentration de glace est de 7/10 à 9/10. Le courant dans le chenal du lac Saint-François porte dans l'axe du chenal et sa vitesse augmente à deux noeuds en amont de l'entrée du canal de Beauharnois. Les conditions météorologiques enregistrées à bord du navire indiquent que la visibilité était réduite par la neige. Le vent soufflait du sud-ouest de 25 à 35 noeuds et la température de l'air était de moins 8 °C.

Après s'être engagé dans la section du chenal entre le mouillage de Saint-Zotique et le canal de Beauharnois, le navire ne pouvait plus revenir vers le mouillage de Saint-Zotique ou s'arrêter à cause des glaces.

En raison de la position du «KAPITONAS MESCERIAKOV» et des conditions environnementales qui prévalaient, la dérive du navire vers la bordure nord du chenal devenait très difficile à éviter.

### **Conclusions**

1. Le navire naviguait par visibilité réduite dans des conditions de glace graves.
2. Le champ de glace situé au sud du chenal du lac Saint-François s'est déplacé vers le nord sous l'effet des vents.
3. Une fois engagé dans le chenal, le navire ne pouvait plus revenir vers le mouillage de Saint-Zotique ou s'arrêter.
4. Le personnel navigant a tenté de contrecarrer la dérive pour maintenir le navire au centre du chenal.
5. Il semble que le navire ait heurté la bordure nord du chenal à la hauteur de la bouée D4, causant une fissure dans la citerne n° 3 du double-fond bâbord.

### **Causes et facteurs contributifs**

Le «KAPITONAS MESCERIAKOV» a subi des avaries lorsqu'il a été drossé par la glace vers la bordure nord du chenal. La pression exercée par les glaces sur les parois de la coque a nui aux manoeuvres du navire pour revenir vers le centre du chenal.

*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 août 1996 par le Bureau, qui est composé du Président, Benoît Bouchard, et des membres Maurice Harquail et W.A. Tadros.*